



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des finances

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 031

Le mardi 26 mai 2020

Président : L'honorable Wayne Easter



Comité permanent des finances

Le mardi 26 mai 2020

• (1500)

[Traduction]

Le président (L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.)): La séance est ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à la réunion n° 31 du Comité permanent des finances de la Chambre des communes. Je souhaite également la bienvenue au premier groupe de témoins. Conformément à l'ordre de renvoi de la Chambre des communes, nous nous réunissons pour étudier la réponse du gouvernement à la pandémie de la COVID-19.

La réunion d'aujourd'hui se tient par vidéoconférence, et les témoignages seront rendus publics sur le site Web de la Chambre des communes.

Je souhaite la bienvenue à tous nos témoins. Si vous pouvez vous en tenir à environ cinq minutes pour vos déclarations préliminaires, cela nous donnerait un peu plus de temps pour les questions. Ce groupe vise le transport collectif, mais nous allons probablement nous éloigner un peu de ce sujet de temps à autre.

Pour commencer, nous allons entendre le président et chef de la direction de l'Association du transport aérien du Canada, M. John McKenna.

Monsieur McKenna, vous avez la parole.

M. John McKenna (président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada): Bonjour. Je m'appelle John McKenna et je suis le président de l'Association du transport aérien du Canada. Je vous remercie de m'avoir invité à témoigner devant le Comité.

Je vais changer de langue un instant.

[Français]

Pour des raisons d'ordre technique, je vais m'exprimer en anglais, mais cela me fera plaisir de répondre à vos questions dans la langue de votre choix.

[Traduction]

L'Association du transport aérien du Canada, l'ATAC, représente l'industrie du transport aérien commercial du Canada depuis 1934. Nous avons 180 membres qui exercent l'aviation commerciale dans toutes les régions du Canada. Ces membres sont par exemple des organismes d'entraînement en vol, des taxis aériens locaux, des transporteurs régionaux qui desservent les collectivités éloignées, nordiques et autochtones, et de très grands transporteurs qui desservent le Canada, les États-Unis et les destinations internationales, pour les déplacements d'affaires ou d'agrément.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de nous exprimer sur les impacts dévastateurs de cette pandémie et des mesures de confi-

nement connexes sur notre industrie. Bien que nous appuyions le gouvernement dans ses démarches visant à ralentir la propagation de la COVID-19, les mesures de confinement et les restrictions relatives aux voyages en avion ont eu un impact économique terrible sur la plupart des secteurs de l'industrie du transport aérien, puisque le trafic et les revenus ont baissé jusqu'à moins de 10 % des taux habituels.

Bon nombre de nos membres ont complètement cessé leurs activités. Les exploitants aériens comptent sur l'aide financière du gouvernement, tandis que certains exploitants peinent à continuer de desservir les collectivités nordiques et éloignées qui ont besoin du transport aérien pour survivre.

Je crois qu'un nombre important d'exploitants aériens ne survivront pas à cette crise, malheureusement, et que la qualité des services offerts aux Canadiens en souffrira certainement.

Le Canada traîne de la patte, puisque la plupart des gouvernements étrangers ont réagi en quelques semaines pour aider l'industrie de l'aviation, notamment ceux des États-Unis, de l'Australie, du Brésil, de la Chine, du Danemark, de la Finlande, de l'Allemagne, de Hong Kong, de l'Italie, de la Nouvelle-Zélande, de la Norvège, de Singapour, de l'Espagne et de la Suède. Pendant ce temps, nos lettres envoyées au premier ministre, au ministre des Finances, au ministre des Transports, à la ministre du Développement économique et au ministre des Services aux Autochtones n'ont donné lieu à aucune réponse.

Notre industrie est associée à une forte intensité de capitaux et à des coûts fixes très élevés. Alors qu'ils ne génèrent que très peu ou pas de revenus, les exploitants doivent tout de même payer pour leurs aéronefs par l'entremise de prêts ou de locations, de leurs assurances, de l'entretien réglementaire aux fins de la navigabilité, de leurs hangars et de leurs frais de stationnement, en plus de tous les autres frais généraux habituels.

Jusqu'à maintenant, le gouvernement a présenté la Subvention salariale d'urgence du Canada, qui vise uniquement le paiement d'un personnel réduit, alors que les activités ont pratiquement cessé. Le Crédit d'urgence pour les grands employeurs est intéressant, mais son seuil de 300 millions de dollars élimine la vaste majorité des transporteurs aériens. Nous estimons que seuls cinq ou six transporteurs sont admissibles à ce programme, tandis que plus de 30 autres — des agents socioéconomiques clés pour leur région et essentiels pour la connectivité du Canada — sont laissés-pour-compte.

Le gouvernement canadien doit reconnaître le rôle essentiel de l'aviation au Canada. Sans une aide gouvernementale immédiate, bon nombre d'exploitants aériens canadiens ne seront plus là pour fournir ce service essentiel, un moteur de l'économie du pays, alors que nous entreprendrons un long processus de rétablissement et que nous aurons grandement besoin d'eux.

L'aide financière du gouvernement nous permettrait également d'éviter d'importants bouleversements économiques en donnant aux exploitants la possibilité d'intensifier rapidement leurs activités lorsque les restrictions aux déplacements seront levées, et de contribuer rapidement au relancement de l'économie canadienne. Toutefois, certains transporteurs aériens auront besoin d'une aide qui dépassera les simples prêts s'ils continuent de fournir un service essentiel aux collectivités canadiennes.

Notre industrie fait face à deux importants défis, le premier étant évidemment la survie à court terme. Le deuxième est l'incertitude quant à la situation du marché lorsque la crise sera terminée, qui se résume le mieux par les questions suivantes: dans combien de temps les gens voudront-ils — et pourront-ils — à nouveau voyager par avion? Quand les frontières étrangères seront-elles ouvertes pour de bon? Quelles mesures en matière de santé et de sécurité le gouvernement imposera-t-il à nos exploitants? Est-ce que ces restrictions rendront le coût des déplacements trop élevé?

Nous nous attendons à ce que les effets de la COVID-19 se fassent sentir beaucoup plus longtemps que ce qui avait été prévu, et la reprise sera très lente... et malheureusement impossible pour plusieurs d'entre nous.

Un plan d'action gouvernemental exhaustif aidera l'industrie du transport aérien à sauver plus de 55 000 emplois qualifiés directs, et beaucoup plus d'emplois indirects; à maintenir des liens essentiels; à transporter les gens qui ont besoin de traitements médicaux; à livrer du matériel qui sauve des vies; et, dans l'ensemble, sera un outil habilitant clé pour la relance de l'économie canadienne.

• (1505)

Je vous remercie de m'avoir écouté.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McKenna.

Nous allons maintenant entendre le président et chef de la direction de l'Association canadienne du transport urbain, Marco D'Angelo.

Monsieur d'Angelo, votre micro est désactivé.

M. Marco D'Angelo (président et chef de la direction, Association canadienne du transport urbain): Merci beaucoup, monsieur. Excusez-moi.

Je vous remercie de donner l'occasion à l'Association canadienne du transport urbain, l'ACTU de témoigner devant vous aujourd'hui.

J'aimerais commencer par répondre à une question que bon nombre d'entre vous se posent: pourquoi le maintien des services d'autobus et de train relève-t-il du gouvernement fédéral? Pourquoi est-ce que je ne témoigne pas devant un comité provincial? En termes simples: pourquoi est-ce à vous de régler ce problème?

C'est parce qu'en temps de crise nationale, nous avons besoin d'un leadership national, comme celui que l'on a vu à Washington et à Londres, où les gouvernements nationaux croient que le transport en commun est d'intérêt national. Nous avons besoin d'un tel leadership national à Ottawa pour encourager la contribution des pro-

vinces, et j'espère qu'il viendra. Je sais que le gouvernement comprend l'importance des villes pour le pays et l'importance du transport pour nos villes, mais la pandémie a frappé dur dans ce secteur.

Je vais commencer par vous expliquer la situation actuelle relative aux réseaux de transport. Certains de mes collègues pourront également vous en parler plus en détail.

Le service a été réduit dans de nombreuses villes. Les mises à pied ont été répandues. Au plus fort du confinement, bon nombre de réseaux ont vu leur taux d'achalandage réduit de 90 %. Dans de nombreux cas, les revenus ont baissé de 100 % dans les réseaux qui permettaient aux passagers d'entrer par la porte arrière pour protéger les chauffeurs, sans payer de droit de passage. Il ne faut pas oublier que le transport ne se fait pas seulement à l'intérieur des villes. Dans de nombreuses régions du pays, il permet aux habitants des petites villes de se rendre vers les grands centres. Ce service est offert par d'autres fournisseurs; des fournisseurs privés qui ont vu leur achalandage et leurs revenus baisser d'environ 95 % au cours de cette période.

Rien de tout cela n'est nouveau. Ce n'est pas une surprise. Lorsque les gens se confinent, ils ne prennent plus autant les transports en commun. Mais disons qu'environ 1 million de personnes continuent de les utiliser. Ces gens font un travail essentiel, dont nous dépendons tous. Ils ont un revenu disproportionnellement faible. Ils gardent nos épiceries ouvertes. Ils nettoient nos hôpitaux et nos maisons de soins infirmiers. Ce sont eux les plus susceptibles de prendre l'autobus pour se rendre au travail.

Voilà ce qui se produira si les réseaux de transport tombent: après une journée à travailler aux premières lignes, une infirmière attendra peut-être plus longtemps avant de voir sa famille. Le commis d'épicerie devra peut-être se lever plus tôt pour passer la journée dans un lieu à risque. Les véhicules seront bondés.

Ces gens n'ont pas besoin d'une leçon sur la compétence. Ils méritent mieux que d'entendre dire que les compagnies aériennes obtiendront de l'aide, mais pas eux. Ce qu'ils méritent — et ce que les Canadiens méritent —, c'est que nous reconnaissons qu'il est insensé de laisser les villes échouer parce que leur réseau de transport est tombé. Ce n'est pas un plan pour les travailleurs essentiels que nous transportons aujourd'hui. Ce n'est pas non plus un plan pour nos villes, alors que l'économie commence à reprendre. Ce n'est pas un plan pour un rétablissement à long terme auquel ne pourront tout simplement pas participer les réseaux de transport parce que nous ne pouvons pas continuer de faire fonctionner nos autobus et nos trains vides bien longtemps.

Je sais que le gouvernement fédéral ne veut pas de ce problème, mais je crois qu'il peut nous aider à le régler. Il sait à quel point le transport est important pour nos villes. Le gouvernement veut qu'il continue de fonctionner pour les travailleurs essentiels qui en dépendent tous les jours, et aussi parce qu'il faudra que le transport soit offert demain, lorsque l'économie reprendra. Comme on l'a dit souvent pendant cette pandémie, nous sommes tous concernés, et cela comprend le gouvernement.

C'est pourquoi je témoigne devant vous aujourd'hui: je vous demande de nous aider rapidement, parce que le temps presse.

Merci.

• (1510)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre Dave Wardrop, qui est chef des transports et des services publics pour la Ville de Winnipeg.

Allez-y, monsieur Wardrop.

M. Dave Wardrop (chef des transports et des services publics, Ville de Winnipeg): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je vous remercie de m'avoir invité à témoigner devant vous aujourd'hui. La Ville de Winnipeg est heureuse d'avoir l'occasion de témoigner devant le Comité permanent des finances de la Chambre des communes.

J'aimerais vous donner un aperçu de la situation actuelle relative au transport en commun, de même qu'au réseau de services publics et au réseau de transport en général.

Au cours des dernières années, la Ville de Winnipeg a travaillé à plusieurs initiatives visant à accroître l'efficacité et l'abordabilité du transport en commun. Cette tendance s'est maintenue en 2020, puisque Winnipeg a procédé à la mise en œuvre de la phase 2 du projet de couloir de transport en commun du sud-ouest, qui a été réalisée à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire et lancée à l'avance. Les travaux sont en cours en vue de l'élaboration du plan directeur de la Ville de Winnipeg en matière de transport.

Toutefois, la pandémie de COVID-19 a changé le paysage des services municipaux et a entraîné des défis importants pour tous les programmes et services municipaux. Notre ville prévoit un manque à gagner cumulatif de 73 millions de dollars en 2020, si les impacts de la pandémie s'estompent d'ici la fin du mois d'août. Au-delà de cela, les conséquences financières pourraient être encore plus graves.

La Ville de Winnipeg a mis en œuvre un plan de gestion de la COVID-19 pour aider à réduire les effets de la crise. Ce plan comprend une réduction des services de transport en commun et la mise à pied de certains membres du personnel. Malgré ces mesures, nous devons utiliser le fonds de réserve pour la stabilisation financière de la ville.

L'offre de services de transport en commun représente une importante partie du défi opérationnel de la Ville de Winnipeg. Le taux d'achalandage a baissé d'environ 72 % depuis la même période l'année dernière. Au 30 avril, la perte de revenus de Winnipeg Transit se chiffrait à 7,1 millions de dollars, et ce chiffre pourrait s'élever à 28 millions de dollars d'ici la fin de l'année 2020. Par conséquent, Winnipeg Transit a réduit ses services en offrant une version augmentée de son horaire du samedi les jours de semaine, et a pris la décision très difficile de mettre à pied temporairement 246 chauffeurs d'autobus.

Ces mises à pied s'ajoutent aux 674 autres qui ont été faites en raison de la fermeture des centres de loisirs, des piscines, des arènes et des bibliothèques à cause de la COVID-19, pour un total de 920 mises à pied à ce jour.

En plus des activités ordinaires de transport en commun, la crise de la COVID-19 a également compliqué le lancement de la phase 2 du projet de couloir de transport en commun du sud-ouest et d'autres programmes de transport, comme le laissez-passer d'autobus pour les personnes à faible revenu. De plus, l'impact sur les clients pourrait se faire sentir tout au long de la crise de la COVID-19, et même au-delà de celle-ci. Combien de temps faudra-t-il

pour rebâtir la clientèle des transports en commun? C'est une question essentielle, mais qui demeure ouverte.

L'impact de la crise sur nos employés préoccupe également la Ville de Winnipeg. En raison des mises à pied temporaires, la confiance des employés sera évidemment ébranlée. Certains prendront peut-être une retraite hâtive et d'autres chercheront peut-être un emploi ailleurs. Ainsi, Winnipeg Transit fait face non seulement aux défis associés à une baisse du moral des employés et à une augmentation du stress au travail, mais aussi aux coûts réels et tangibles associés au roulement de personnel, au temps supplémentaire, au recrutement et à la formation. De façon sous-jacente à tous ces problèmes, l'avenir de la ville est maintenant incertain, ce qui aggrave la situation.

Pour relever ce défi, la Ville de Winnipeg a adapté rapidement et efficacement la façon dont elle offre ses services de transport et ses services publics.

Par exemple, l'Agence de gestion du parc de Winnipeg a adopté de nouveaux protocoles pour protéger le personnel, notamment en louant des véhicules supplémentaires pour assurer une distanciation physique sécuritaire.

La Direction du stationnement de Winnipeg a relâché ses mesures d'application des règlements en matière de stationnement pour s'adapter aux changements dans les activités de la population et aux exigences en matière de distanciation physique, mais cela ne vient pas sans d'autres conséquences financières négatives.

Pour protéger le personnel et la population, le Service des eaux et des déchets de Winnipeg a suspendu bon nombre de services à domicile et a également cessé l'interruption du service d'alimentation en eau pour défaut ou retard de paiement.

Pour assurer une distanciation physique appropriée, le Service des travaux publics de Winnipeg a élaboré de nouveaux protocoles opérationnels pour le contrôle des crues pour certaines activités comme le remplissage des sacs de sable et la construction des digues.

La synchronisation des feux de circulation a été modifiée afin de l'adapter aux volumes de circulation changeants dans les rues de la ville, et les équipes chargées de ramasser les déchets solides et le recyclage sont débordées, puisque le volume de déchets et de recyclage résidentiels a augmenté de manière importante.

Pour répondre aux changements du paysage opérationnel en raison de la pandémie de la COVID-19, Winnipeg Transit — un fournisseur de services de première ligne — a également mis en œuvre des protocoles de nettoyage et de sécurité exhaustifs.

Le personnel des transports et des services publics de tous les secteurs de la Ville de Winnipeg a déployé des efforts exceptionnels pour atteindre les objectifs du cadre de rétablissement de la pandémie de Winnipeg.

● (1515)

Je saisis cette occasion pour remercier le personnel de la Ville de Winnipeg pour son engagement et sa capacité d'adaptation, ainsi que les habitants de Winnipeg, qui travaillent avec nous pour ralentir la propagation de la COVID-19. Dans cette période d'incertitude, nous sommes reconnaissants de pouvoir compter sur eux.

Merci encore de l'invitation. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wardrop.

Nous passons maintenant à M. Stuart Kendrick, premier vice-président de la Greyhound Canada Transportation Corporation.

Monsieur Kendrick, la parole est à vous.

M. Stuart Kendrick (premier vice-président, Greyhound Canada Transportation Corporation): Merci beaucoup.

Bonjour au Comité, et merci encore pour l'invitation à témoigner aujourd'hui.

Je m'appelle Stuart Kendrick, et je suis premier vice-président de Greyhound Canada. Je suis fier de travailler pour cette grande entreprise depuis 33 ans. J'ai commencé comme bagagiste à London, en Ontario. Aujourd'hui, j'assure la gestion des activités de Greyhound au Canada.

Notre achalandage a chuté de 95 % presque immédiatement après le début du confinement lié à la COVID-19. Malgré tous nos efforts pour réduire les coûts par une diminution progressive du service, et nos démarches incessantes auprès du gouvernement, nous ne pouvions tout simplement pas maintenir nos activités sans aide financière. Contrairement à certains de nos concurrents, comme VIA Rail et certaines sociétés de transport municipales et provinciales qui offrent aussi des liaisons interurbaines, nous ne recevons aucune subvention gouvernementale. Nous dépendons totalement des recettes aux guichets pour survivre.

Greyhound est aussi membre d'une coalition d'entreprises régionales d'autobus interurbains de partout au Canada dont les activités ont été touchées de la même manière. La coalition comprend notamment Wilson's Transportation, en Colombie-Britannique; Maritime Bus, dont les activités s'étendent à l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse; Orléans Express, au Québec; Coach Canada, qui a des activités en Ontario, au Québec et aux États-Unis, comme Greyhound Canada.

Avant la COVID-19, les membres de la coalition employaient environ 1 400 personnes, desservaient des centaines de communautés partout au pays et transportaient plusieurs millions de Canadiens chaque année. Toutefois, le 12 mai, après avoir essuyé des pertes importantes des semaines durant et constatant qu'aucun soutien financier des gouvernements n'était prévu, Greyhound a suspendu ses services au Canada. En conséquence, environ 400 employés de Greyhound en Ontario et au Québec ont perdu leur emploi, et nos clients se sont retrouvés sans service.

Je veux consacrer le reste de mon temps de parole à notre clientèle.

Trente pour cent de nos clients sont des étudiants. Nous les aidons à se rendre au collège ou à l'université, et à visiter leurs proches pendant les vacances. Au Canada, ce ne sont pas tous les parents qui ont les moyens de payer un vol d'avion pour ramener leurs enfants à la maison pour une longue fin de semaine ou qui peuvent faire des heures de route en voiture pour aller les chercher. Ils comptent sur nous, les entreprises d'autocar.

Vingt-cinq pour cent de nos passagers sont des personnes âgées, qui ont souvent un revenu fixe. Elles prennent l'autobus pour se rendre à leurs rendez-vous médicaux en ville, lorsque les soins dont elles ont besoin ne sont pas offerts dans leur petite ville ou leur collectivité rurale, ou pour visiter leurs petits-enfants. Certaines personnes ne veulent pas conduire ou, du moins, pas sur une autoroute très fréquentée. Elles comptent sur l'autobus.

Soixante pour cent de nos passagers sont des femmes. Il s'agit notamment de mères célibataires qui ont besoin d'un service abordable et sûr pour voyager avec leurs enfants. Grâce à nos services, elles peuvent amener leurs enfants en ville pour voir des amis et la famille élargie, ou organiser un voyage spécial une fin de semaine, si elles en ont les moyens. Nos autobus représentent un moyen de transport sûr et confortable aux femmes qui doivent se rendre dans la ville voisine pour une entrevue d'emploi ou à Toronto pour des rendez-vous médicaux au Women's College Hospital. Elles comptent sur Greyhound.

Avant la pandémie, notre clientèle comptait 15 % de personnes au chômage et 40 % de personnes issues de ménages ayant un revenu inférieur à 25 000 \$. Évidemment, ce ne sont pas ces personnes qui bénéficieront du sauvetage des sociétés aériennes, aussi important que cela puisse être. Ce ne sont pas des gens de Bay Street. Ce sont des Canadiens ordinaires des petites villes, des collectivités rurales et des quartiers des centres-villes qui veulent seulement se rendre là où ils doivent aller. Ils comptent sur un service d'autobus pour leurs déplacements pour le travail, pour rendre visite à leur famille ou pour des voyages d'agrément, lorsqu'ils en auront les moyens à nouveau. Voilà les personnes les plus durement touchées par cette crise: les femmes, les étudiants et les travailleurs à faible revenu.

Je suis ici pour vous dire qu'alors que les gens recommencent à se déplacer et qu'on relance l'économie, ces gens auront besoin d'un service d'autobus interurbain abordable et fiable pour chercher du travail, se rendre à leurs rendez-vous médicaux et, enfin, revoir leur famille.

Nous avons demandé l'aide du gouvernement du Canada et des provinces. Un montant total de 26 millions de dollars permettrait aux cinq membres de notre coalition d'atteindre le seuil de rentabilité, en fonctionnant, pendant six mois, à 50 % de notre capacité avant la pandémie.

À cet égard, nous avons pris note de la récente déclaration du ministre Duclos à l'antenne de CBC, disant qu'une mesure serait offerte « rapidement » aux entreprises d'autobus interurbains.

Nous avons besoin de votre aide afin de servir les Canadiens ordinaires. J'exhorte le Comité à lancer aux entreprises d'autobus interurbains une bouée de sauvetage afin que nous puissions survivre à cette période difficile et être toujours là, à la relance de l'économie, pour fournir des services de transport aux Canadiens.

• (1520)

Je remercie le Comité de m'avoir donné l'occasion de témoigner. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kendrick.

Nous passons maintenant à M. Lefebvre, président de Groupe Autocar Jeannois.

[Français]

M. Stéphane Lefebvre (président, Groupe Autocar Jeannois): Bonjour.

Je vous remercie de me recevoir au Comité permanent des finances. Je suis président du Groupe Autocar Jeannois, une entreprise qui se spécialise dans le transport de personnes, plus précisément le transport nolisé touristique. Je suis également président de la Fédération des transporteurs par autobus, qui représente tous les types de transports de personnes au Québec.

L'annonce de la pandémie a bouleversé l'industrie du transport par autocar au Canada et au Québec. Tous les secteurs d'activité des transporteurs sont durement touchés, plus particulièrement le transport nolisé touristique. C'est ce dont je vais vous parler aujourd'hui.

Contrairement à certains secteurs d'activité qui sont demeurés partiellement opérationnels, l'industrie touristique et le secteur des voyages nolisés ont dû interrompre l'ensemble de leurs activités du jour au lendemain. Cela représente pour nous, les transporteurs, depuis le début de la pandémie, des pertes de revenus de 21,5 millions de dollars par mois, au Québec seulement. Cela ne s'était jamais vu. À titre informatif, je précise que, pour mon entreprise, qui exploite normalement 45 véhicules dans ce domaine d'activité, tout est arrêté. En date du 30 juin prochain, les pertes totaliseront quelque 3,1 millions de dollars.

Nul ne peut prédire si la reprise des activités aura lieu bientôt. Dans ce contexte, les transporteurs ont besoin d'une aide gouvernementale adaptée à leur réalité. Le transport des personnes par autocar est essentiel pour tous les Canadiens et les Québécois ainsi que pour les personnes qui viennent découvrir notre province ou notre beau pays.

Au Québec, l'industrie du voyage par autocar nolisé génère un volume d'affaires annuel de plus de 240 millions de dollars, sans compter les retombées économiques qui y sont associées. Si l'on ajoute le reste du Canada, on peut dire que l'industrie est énorme. Au Québec seulement, ce sont environ 4 000 emplois directs dans plus de 160 entreprises indépendantes qui font rouler plus de 530 autocars sur le territoire québécois et dans les autres provinces canadiennes.

Au-delà de ces chiffres, il y a toutes nos équipes sportives qui se promènent de ville en ville pour disputer de nombreux tournois, surtout au Québec et à l'extérieur de la province. Il y a nos jeunes étudiants qui, chaque année, découvrent les merveilles impressionnantes et la vie frénétique des grandes villes canadiennes et américaines. Il ne faut pas oublier nos aînés ainsi que les personnes et les organisations qui visitent nos musées et fréquentent les nombreuses salles de spectacle. Tout est arrêté. Tous les divertissements, dans l'ensemble des régions du Québec, sont interrompus.

Le transport nolisé est donc en pause complète. La crise actuelle force l'annulation de toutes ces activités, qui comptent de nombreuses visites guidées dans nos grandes villes et, surtout, nos nombreux circuits touristiques que fréquente une impressionnante clientèle venue des quatre coins du monde.

Depuis mars dernier, seulement au Québec, 18 000 contrats ont été annulés. Pour la période allant de mars à juin, cela représente pour le chiffre d'affaires 86 millions de dollars de pertes brutes, soit approximativement 35 % du chiffre d'affaires annuel des transporteurs. Si la crise actuelle persiste au-delà de la saison estivale, les pertes pourraient totaliser 103 millions de dollars supplémentaires, ce qui représenterait pour notre chiffre d'affaires annuel, d'ici la fin octobre, une autre perte de 45 %. En raison du type de services que nous offrons, c'est au cours de ces périodes de l'année que nos organisations réalisent plus de 80 % de leurs activités. Ce sont des pertes colossales qui mettent en péril la survie de nos organisations.

Les transporteurs indépendants ont une structure imposante et des immobilisations importantes à soutenir. Leur niveau de financement, qui est déjà très élevé, est occasionné par l'achat, l'entretien et l'entreposage d'une flotte de véhicules sophistiqués et très coûteux.

Pour mon organisation et pour les entreprises du même genre que compte le secteur, les pertes financières catastrophiques et l'arrêt complet des activités entraînent d'autres dommages importants, notamment la perte de notre main-d'œuvre spécialisée. Il est difficile de retenir des conducteurs professionnels qui doivent continuer à travailler. Ils se tournent pour la plupart vers des compagnies de transport de tous genres. De plus, malgré les ententes de congé de capital, notre structure de financement et les immobilisations importantes ne nous permettent pas de cumuler de nouveaux emprunts.

L'aide gouvernementale qui vise à combler nos besoins actuels en liquidités est offerte sous forme de prêts. Pour la reprise de nos activités et l'ensemble des mesures à adopter pour la sécurité de nos employés et celle des clients, des accommodements devront être consentis sur les plans financier et structurel.

Notre domaine d'activité est lourdement touché. Or, en raison du type d'activités qui sont les nôtres, nous ne pouvons pas nous réinventer afin d'offrir d'autres types de services, comme le font d'autres industries actuellement. Notre industrie sera l'une des dernières à redémarrer et notre fardeau financier sera toujours présent. Pour le moment, nous connaissons une absence totale de revenus.

Le transport des personnes est un secteur important pour la reprise de l'industrie touristique québécoise et canadienne. Si cette situation critique persiste, des centaines d'emplois et des dizaines d'autocars manqueront pour desservir adéquatement les voyageurs et notre population en général.

Notre secteur d'activité a besoin d'un soutien particulier afin que les 160 entreprises du Québec puissent continuer à faire découvrir notre province, mais aussi les autres provinces canadiennes, à tous les voyageurs, d'ici ou d'ailleurs. J'inclus dans ce nombre tous les Québécois qui visitent le reste du pays.

Si elles reçoivent une aide adéquate pour traverser cette crise historique, nos entreprises de transport seront au rendez-vous et prêtes à participer à la relance de l'industrie touristique ainsi qu'à la relance de l'économie canadienne dans son ensemble.

• (1525)

Je vous remercie beaucoup. Je suis prêt à répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lefebvre.

Avant de donner la parole aux derniers témoins, je tiens à informer les députés qu'au premier tour, nous aurons M. Todd Doherty, M. Peter Fragiskatos, M. Ste-Marie et M. Julian, dans cet ordre.

Nous passons maintenant à Mme Kelly Paleczny, de la London Transit Commission. Madame Paleczny, la parole est à vous.

Mme Kelly Paleczny (directrice générale, London Transit Commission): Merci beaucoup.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité permanent des finances, bonjour. Je vous remercie de m'avoir invitée aujourd'hui pour discuter des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les transports publics.

Je m'appelle Kelly Paleczny, et je suis la directrice générale de la London Transit Commission à London, Ontario. Je suis également présidente du conseil d'administration de l'Ontario Public Transit Association et membre de la direction de l'Association canadienne du transport urbain.

Je suis ici aujourd'hui à titre de porte-parole de la London Transit Commission, qui est, en fonction du nombre d'usagers, la 15e plus importante société de transport en commun au Canada. En 2019, nous avons transporté 24,9 millions de passagers, pour des recettes de 34,2 millions de dollars.

Notre service de transport en commun donne aux citoyens de London un accès à leur communauté. Nous transportons patients et employés jusqu'aux hôpitaux de notre ville; étudiants aux écoles secondaires locales, à l'université Western ou au collège Fanshawe; travailleurs aux parcs industriels; consommateurs à tous les coins de la ville.

Avant la mi-mars de cette année, la London Transit Commission avait commencé à travailler sur un nouveau projet d'infrastructure passionnant, soit l'aménagement d'un réseau de transport en commun rapide par bus. En 2019, le gouvernement fédéral s'est engagé à investir 123 millions de dollars dans cette initiative et des projets connexes. Notre but était d'améliorer l'accessibilité, la fréquence des passages et la fiabilité des transports publics de notre ville, qui est en pleine croissance. En outre, notre maire a récemment annoncé son intention de convertir bientôt notre flotte à des autobus à zéro émission.

Puis la pandémie a été déclarée. En réponse, dans l'intérêt de la santé publique et afin d'assurer le transport des travailleurs essentiels à destination et en provenance de leur lieu de travail, notre société de transport, comme des centaines d'autres au Canada, a décidé de faire monter les passagers par la porte arrière pour favoriser la distanciation physique entre les chauffeurs et les passagers. Nous avons notamment intensifié le nettoyage et la désinfection de la flotte et des installations d'entretien afin de garantir la prestation d'un service de transport en commun dans un environnement propre et sécuritaire pour tous.

Ces mesures ont été mises en œuvre, mais la société a renoncé, dans l'intérêt de la sécurité du public, à percevoir les titres de transport, de sorte que la London Transit Commission est privée de sa principale source de revenus. Cela dit, le service doit être maintenu pour les travailleurs essentiels qui poursuivent la lutte contre la pandémie.

Pour atténuer les déficits budgétaires associés à la perte de revenus, la London Transit a réduit les niveaux de service à environ 70 % de la capacité habituelle et a annulé les améliorations de service prévues pour l'automne de cette année. Nous avons épuisé deux de nos réserves de fonctionnement afin de combler le déficit encouru jusqu'en juin, et avons maintenant informé la ville que nous n'avions plus d'options de financement.

En Ontario, comme dans d'autres provinces et territoires, les municipalités ne peuvent pas déclarer un déficit. Par conséquent, les sociétés de transport en commun n'ont pas beaucoup de sources de financement à l'échelle locale lorsqu'elles en ont besoin.

Il est essentiel que les ordres de gouvernement supérieurs appuient les transports en commun, car ils disposent d'instruments financiers que les administrations municipales n'ont pas. Nous avons besoin, de toute urgence, du soutien fédéral et provincial sous

forme de fonds d'exploitation d'urgence pour éviter de causer à nos réseaux de transport en commun des dommages qui se répercutent sur des décennies et pour renforcer notre capacité de décarbonisation du secteur des transports en commun.

Alors que nos communautés commencent lentement à rouvrir et que notre économie reprend, il est essentiel d'avoir des réseaux de transport en commun qui fonctionnent bien. Nous aidons les gens à se rendre à leur emploi, à des rendez-vous, à des attractions, à des classes et tout le reste, essentiellement. Nous ne pouvons nous permettre que nos sociétés de transport soient au bord du gouffre et envisagent des réductions de service et des mises à pied alors que les clients continuent d'avoir recours au service.

Pas plus tard que la semaine dernière, à London, alors que l'Ontario a lentement commencé à assouplir ses restrictions, nous avons constaté une augmentation de 10 % du nombre d'usagers par rapport à la semaine précédente. Les réductions de service actuelles ne feront qu'entraver nos efforts de relance à l'échelle locale et nationale, et pourraient encourager les usagers des transports en commun à recommencer à se déplacer en voiture.

Je tiens à remercier les membres du Comité et les députés de la Chambre des communes d'avoir fait front commun pour appuyer les Canadiens pendant la pandémie. Votre travail et votre dévouement ont été exemplaires, et les efforts des travailleurs de première ligne du transport en commun l'ont été tout autant. Il est temps d'appuyer ces efforts afin que nos collectivités bénéficient, comme il se doit, de services de transport en commun sûrs et fiables.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître au Comité. Je serai ravie de répondre à vos questions.

• (1530)

Le président: Merci beaucoup, madame Paleczny.

Nous passons à la première série de questions. Les interventions sont de six minutes. Nous commençons avec M. Doherty.

Le greffier du Comité (M. David Gagnon): Monsieur le président, je m'excuse de vous interrompre. Je veux simplement dire que nous avons aussi un témoin de l'Association canadienne des traversiers.

Le président: Oh! Il n'est pas sur ma liste. Nous l'avons ajouté hier.

Le greffier: C'était un ajout de dernière minute.

Le président: C'est vrai. Je suis désolé. Je pense que j'avais fait remarquer, à ce moment-là, qu'il était surprenant qu'on ait omis le secteur des traversiers.

Très bien; allez-y.

M. Serge Buy (président-directeur général, Association canadienne des traversiers): Merci, monsieur le président.

Je tiens à vous remercier de donner à l'Association canadienne des traversiers l'occasion de témoigner devant le Comité.

Nos membres transportent plus de 55 millions de personnes, 22 millions de véhicules et des milliards de dollars de marchandises — du moins avant la pandémie de COVID-19. Les exploitants de traversiers ont connu une baisse d'achalandage spectaculaire. Il fallait s'y attendre, dans les circonstances actuelles. Toutefois, comme nos membres fournissent un lien vital aux collectivités qu'ils desservent, on nous a demandé de maintenir un niveau de service comparable.

C'est un lien vital, certes, mais qui paiera la facture?

Permettez-moi d'abord de féliciter les élus, leur personnel politique et les fonctionnaires de leurs impressionnants efforts pour soutenir les Canadiens et l'économie canadienne pendant cette crise. Toutefois, lorsque des programmes sont créés si rapidement, il importe de les modifier souvent pour mieux refléter la réalité sur le terrain. Le cas présent n'est pas une exception.

J'aborderai trois problèmes précis: l'admissibilité à la Subvention salariale d'urgence du Canada, avec deux exemples, BC Ferries et les traversiers de la rivière des Outaouais; un programme pour les services de transport essentiels; l'incidence financière des mesures temporaires, advenant leur prolongement.

Permettez-moi de vous donner l'exemple de BC Ferries, qui représente 35 % de notre secteur. La société assure des liens essentiels avec les collectivités côtières de la Colombie-Britannique. Certains d'entre vous y vivent actuellement. BC Ferries est une société privée créée par une loi provinciale pour assurer des services de traversier côtiers dans la province. Il s'agit d'une société à propriétaire unique et à but non lucratif, mais à des fins fiscales, en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, elle est reconnue comme étant la propriété de la province de la Colombie-Britannique. Quatre-vingts pour cent de ses revenus proviennent des usagers. Pour la société, la baisse d'achalandage de 80 % représente des pertes colossales de l'ordre de 1 à 1,5 million de dollars par jour.

Étant donné sa structure de propriété unique, la seule façon de rendre la société admissible au programme de la Subvention salariale d'urgence du Canada est qu'elle soit déclarée « entité prescrite ». Les ministres provinciaux ont écrit à leurs homologues fédéraux, et nous avons nous-mêmes soulevé cette question à de nombreuses reprises. Nous n'avons toujours pas de réponse.

Si BC Ferries n'est pas désignée comme une entité prescrite, soyez assurés que cela aura de graves répercussions, non seulement sur l'entreprise, mais sur l'ensemble du secteur au Canada. BC Ferries est un chef de file mondial du domaine reconnu sur la scène internationale. Cela aura des effets sur l'environnement, l'emploi et le rétablissement des collectivités desservies.

Le Comité pourrait recommander que BC Ferries devienne un organisme visé par la loi. Nous espérons que vous donnerez suite à cette requête.

Certains de nos membres, principalement ceux des rives de la rivière des Outaouais au Québec et en Ontario, par exemple, ne sont pas admissibles à la Subvention salariale d'urgence du Canada puisqu'ils n'ont eu aucun revenu aux mois de mars, avril et mai 2019, les crues de la rivière des Outaouais cette année-là les ayant empêchés d'exploiter leurs traversiers jusqu'au milieu ou à la fin du mois de juin 2019. Ces exploitants, leurs employés et les collectivités qu'ils desservent se retrouvent trois fois victimes. Ils ont été victimes des inondations de 2019, ils sont touchés par la COVID-19 en 2020 et maintenant, ils sont victimes de la rigidité du programme. On ne peut certainement pas leur dire qu'ils auraient été admissibles s'ils n'avaient subi qu'une catastrophe, mais qu'ils ne le sont pas parce qu'ils en ont subi deux. Il est à espérer que le bon sens l'emportera.

Il nous faut également un programme pour les services de transport essentiels, en particulier les services sous réglementation fédérale, peu importe qui en est propriétaire. Ils fournissent un service essentiel aux Canadiens et il faut les appuyer. On parle d'entreprises

privées comme Oceanex, de municipalités, de Premières Nations et d'organismes provinciaux. On ne peut demander à des organisations de maintenir des services pendant de longues périodes sans avoir de revenus, ou presque, et sans soutien.

J'aimerais soulever un dernier point. Il faut aussi examiner l'incidence de la réglementation adoptée par Transports Canada. Un des règlements, par exemple, exige que les exploitants limitent, dans certains cas, le nombre d'usagers à 50 % de leur capacité habituelle. Ce règlement est en vigueur jusqu'au 30 juin, mais la période de validité pourrait être prolongée. Le cas échéant, qui indemnisera les exploitants de traversiers pour les pertes récurrentes qu'ils subiront? Nous avons besoin de précisions à cet égard.

Nous avons soulevé ces questions à de nombreuses reprises. La plupart des hauts fonctionnaires à qui nous avons parlé affirment que nous avons des arguments convaincants quant à l'admissibilité de BC Ferries et de nos membres touchés par les inondations à la Subvention salariale d'urgence du Canada. Il faut simplement s'assurer que cela se concrétise. De toute évidence, nous avons besoin de l'apport des organismes qui assurent le maintien de liens essentiels pour les Canadiens. Le gouvernement doit, de toute urgence, clarifier les règles.

Merci.

• (1535)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Buy. Je m'excuse de vous avoir presque oublié deux fois.

Nous passons aux interventions de six minutes.

Monsieur Todd Doherty, la parole est à vous.

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Merci, monsieur le président.

Ma première question s'adresse à tous nos témoins. J'aimerais seulement une confirmation. Avez-vous, en tant qu'association ou membres d'une association nationale, écrit des lettres au gouvernement fédéral et aux ministres concernés, et avez-vous reçu des réponses, oui ou non?

Je vais commencer avec M. McKenna.

M. John McKenna: Nous avons écrit trois lettres ainsi que des courriels complémentaires au premier ministre et à de nombreux ministres, dont le ministre des Finances et le ministre des Transports. Non, nous n'avons pas reçu d'accusé de réception.

M. Todd Doherty: Merci.

Monsieur Buy, je vous pose la même question.

M. Serge Buy: Nous avons écrit au gouvernement fédéral, aux ministres et aux cabinets des ministres. Je dois dire que nous avons reçu des réponses du personnel politique. Cependant, nous n'avons reçu aucune réponse définitive.

M. Todd Doherty: Très bien.

Monsieur D'Angelo, je vous pose la même question.

M. Marco D'Angelo: Merci. Nous avons envoyé notre lettre au gouvernement à la fin du mois de mars. Les discussions sont en cours. Nous avons bon espoir qu'une solution sera trouvée aujourd'hui. Nous nous employons toujours à obtenir les 400 millions de dollars que nous demandons.

M. Todd Doherty: Merci.

Monsieur Kendrick, avez-vous un commentaire?

M. Stuart Kendrick: C'est la même chose. Nous avons envoyé des lettres au ministère des Finances et à Transports Canada, et nous avons eu des discussions avec le personnel des ministères et des cabinets des ministres. On nous a répondu que c'est de compétence provinciale.

M. Todd Doherty: Très bien, merci.

Monsieur Lefebvre, avez-vous un commentaire?

[Français]

M. Stéphane Lefebvre: Nous avons envoyé des lettres au gouvernement fédéral, soit au ministère des Transports et au ministère des Finances. Nous avons obtenu des réponses, mais, bien sûr, il faut tenir compte des champs de compétence, aussi bien des provinces que du fédéral. Nous en sommes là actuellement.

[Traduction]

M. Todd Doherty: Merci.

Cette question s'adresse à M. McKenna. Combien de sociétés aériennes sont en activité au Canada actuellement?

M. John McKenna: Les sociétés aériennes sont classées par catégorie, selon leur taille.

M. Todd Doherty: C'est vrai.

M. John McKenna: On compte environ 45 transporteurs aériens au Canada.

M. Todd Doherty: Je vois.

Vous avez écrit plusieurs articles dans les journaux et les médias. Selon vous, combien de sociétés aériennes risquent de ne pas survivre ou de ne pas se remettre de la crise de la COVID-19?

• (1540)

M. John McKenna: Je n'en suis pas certain, mais c'est un nombre important.

M. Todd Doherty: Vous représentez 75 % des petits transporteurs de niveau III, n'est-ce pas?

M. John McKenna: Oui; il s'agit de transporteurs régionaux et de petits transporteurs. Il y a aussi de grands transporteurs, comme Porter, Sunwing, etc.

M. Todd Doherty: Les interventions et les mesures prises par le gouvernement jusqu'à présent ont-elles été utiles ou avantageuses pour le secteur de l'aviation?

M. John McKenna: Il n'y a eu aucun plan spécifiquement conçu pour le secteur aérien et les coûts élevés que nous avons dans l'industrie. Les gens se sont tournés vers les plans réguliers qui sont offerts à tous.

M. Todd Doherty: Très bien.

Monsieur D'Angelo, vous avez mentionné qu'en temps de crise nationale, nous avons besoin d'un leadership national. Jusqu'à maintenant, avez-vous vu ce leadership national?

M. Marco D'Angelo: Nous l'avons vu du côté des maires et des réseaux de transport en commun du pays; ils continuent d'utiliser leurs maigres ressources financières pour que le million de travailleurs de première ligne qui luttent contre la pandémie puissent se rendre au travail, puis retourner à la maison. Les maires ont candidement indiqué qu'une aide fédérale pouvait tout aussi bien arriver ou non.

M. Todd Doherty: Toutefois, avez-vous vu un leadership national?

M. Marco D'Angelo: Oui. La porte est ouverte et les discussions se poursuivent. Il s'agit simplement de trouver le bon équilibre entre les différents ordres de gouvernement, et c'est ce que nous réclamons. Nous demandons la présence du gouvernement fédéral à la table.

M. Todd Doherty: Monsieur Kendrick, l'achalandage des services d'autocar a considérablement chuté en raison de l'arrivée de transporteurs à faible coût, l'incident de Portage la Prairie en 2008, peut-être, et l'augmentation du nombre de véhicules personnels. Serait-ce une affirmation juste?

M. Stuart Kendrick: Il y a manifestement eu une diminution, étant donné l'urbanisation dans l'Ouest canadien et, évidemment, l'incident de 2008, qui a certainement eu un impact. En outre, beaucoup de transporteurs subventionnés concurrencent le secteur privé.

M. Todd Doherty: Cela ne fait qu'accentuer le fossé entre les collectivités urbaines et rurales, n'est-ce pas?

M. Stuart Kendrick: Tout à fait. L'intégration des petites villes canadiennes aux grands réseaux est évidemment la clé de tout réseau, qu'il s'agisse de Greyhound ou de tout autre petit transporteur, pour assurer une couverture complète.

M. Todd Doherty: En octobre 2018, Greyhound a suspendu tous ses services ruraux en Colombie-Britannique. En échange, Greyhound a reçu des droits pour des routes plus lucratives. Est-ce exact?

M. Stuart Kendrick: Oui. Historiquement, il y avait dans chaque province une industrie du transport par autocar sous réglementation fédérale. En Colombie-Britannique comme telle, c'est exact. Selon l'ancien modèle, conformément à la réglementation, on exploitait les tronçons à fort achalandage et les plus petits tronçons. Toutefois, encore une fois, la diminution de la population des petites villes rurales et l'arrivée de transporteurs subventionnés pour ces lignes ont entraîné une baisse importante du nombre d'usagers, ce qui a eu des répercussions sur toute la formule.

M. Todd Doherty: La taxe carbone a-t-elle eu des répercussions sur les services d'autobus ou les services d'autocars régionaux?

M. Stuart Kendrick: Oui. Les augmentations des taxes et du prix du carburant font mal, forcément, sans compter l'incidence des clients qui ont accès à une voiture.

Le président: Nous devons arrêter cette série de questions ici, monsieur Doherty.

Nous passons à M. Fragiskatos.

M. Peter Fragiskatos (London-Centre-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vais d'abord poser des questions à Mme Paleczny, et s'il reste du temps, je passerai à M. D'Angelo.

Madame Paleczny, merci beaucoup d'avoir pris le temps d'être ici aujourd'hui. Je sais que c'est une période très occupée à London. Je tiens cependant à vous dire que vos observations aident vraiment le Comité à comprendre la situation actuelle non seulement à London, mais aussi dans les villes de taille moyenne. Le transport en commun tout aussi important à London et d'autres villes de taille moyenne que dans les grands centres comme Toronto, Vancouver et Montréal.

Je sais que la LTC a actuellement un certain nombre de défis à relever. Selon vous, lequel est le plus important? Quel est le montant exact de l'aide financière que vous demandez? Plus précisément, combien d'argent vous faudrait-il pour relever ce défi?

Mme Kelly Paleczny: Je vais commencer par la dernière question.

Notre déficit projeté jusqu'à la fin juin est de 7,2 millions de dollars, soit le résultat combiné des pertes de revenus de 9,4 millions de dollars et d'économies de 2,2 millions de dollars. Ces économies sont liées au personnel, puisque nous offrons moins de services, et au carburant, étant donné que le prix du carburant est inférieur à ce que nous avions prévu. Nous avons de nouveaux coûts liés au nettoyage des autobus, à l'EPI, etc. Le déficit net prévu pour la fin juin est de 7,2 millions de dollars.

Nous n'avons pas vraiment fait d'autres projections, mais nous continuerons essentiellement à extrapoler pour le reste de l'année en fonction du statu quo.

Je...

• (1545)

M. Peter Fragiskatos: Merci beaucoup...

Mme Kelly Paleczny: Allez-y.

M. Peter Fragiskatos: Non, non, poursuivez. Vous vouliez ajouter quelque chose.

Mme Kelly Paleczny: Non, j'ai seulement oublié la première partie de votre question.

M. Peter Fragiskatos: Non, ça va. C'était une question à deux volets et la première partie portait sur le plus grand défi.

Je sais que vous êtes aux prises avec un certain nombre de défis. Quel est le principal défi de la LTC actuellement?

Mme Kelly Paleczny: Je dirais que c'est de maintenir un service que nous savons essentiel à la communauté, et ce, de manière sûre pour notre personnel et nos usagers. C'est difficile. Nous savons que la demande actuelle dépasse presque notre capacité d'y satisfaire. Nous aimerions accroître les services, mais c'est difficile, manifestement, étant donné notre actuel manque à gagner.

M. Peter Fragiskatos: Très bien. Merci.

Dans votre exposé, madame Paleczny, vous avez mentionné la diversité de la population de London, de la clientèle du transport en commun. Vous avez parlé des patients qui vont à l'hôpital, des travailleurs, ainsi que des étudiants et des consommateurs. La liste est très, très longue.

Je me demande si vous pourriez vous concentrer sur les usagers vulnérables qui dépendent entièrement du transport en commun pour leurs déplacements. Je pense aux personnes âgées. Je pense aux personnes qui ont un handicap physique. Auriez-vous des chiffres à cet égard, par hasard? Plus important encore, dans quelle mesure le système de transport en commun est-il indispensable pour les gens qui sont dans cette situation?

Mme Kelly Paleczny: Je n'ai pas vraiment de chiffres exacts. Je peux vous dire que notre service spécialisé effectue toujours quelque 200 déplacements aller-retour par jour. Il s'agit surtout du transport pour amener nos clients à leurs rendez-vous médicaux pour des traitements de dialyse ou d'autres traitements critiques d'importance vitale. Bien entendu, les personnes âgées continuent de compter sur notre service, mais d'après ce que nous avons enten-

du pendant cette période, il y a aussi un certain nombre de travailleurs de première ligne.

Mon téléphone se met immédiatement à sonner chaque fois qu'on évoque une réduction ou une modification du service. Les gens me demandent si leurs employés pourront toujours se rendre au travail et retourner à la maison en transport en commun, ou si nous pouvons faire quelque chose pour travailler avec eux. Nous avons bien sûr fait ce que nous pouvions. Nous avons modifié l'horaire de certains parcours pour nous assurer que les employés qui terminent leur quart de travail à 23 heures puissent prendre le dernier autobus, etc.

Nous avons aussi maintenu un service suivant un horaire régulier de semaine dans les parcs industriels. Nous savons qu'un certain nombre d'employés qui y travaillent dépendent des transports en commun tous les jours.

M. Peter Fragiskatos: Merci beaucoup.

Vous avez mentionné que vous jouez un rôle actif à l'échelle provinciale avec l'OPTA et l'ACTU. Pouvez-vous nous parler des collectivités de taille moyenne du pays? Y fait-on état du même genre de problèmes dans les réseaux de transport en commun, en ce moment?

Je suppose que la réponse est oui, mais vous pourriez ajouter des détails. Je pense qu'il est vraiment important d'entendre le point de vue des collectivités de taille moyenne comme celles-là.

Mme Kelly Paleczny: Absolument. Les problèmes sont identiques ou semblables, selon la collectivité et ses diverses caractéristiques démographiques. Tous les réseaux de transport en commun sont frappés de manière comparable. Concernant la province, et le pays aussi, évidemment, les dirigeants des sociétés de transport en commun se réunissent régulièrement, communiquent les pratiques exemplaires et cherchent des solutions.

Je sais, pour avoir discuté avec des collègues, que pratiquement tous les réseaux du pays cherchent des façons de réinstaurer l'embarquement par la porte avant et ainsi recommencer à percevoir les titres de transport. Nous sommes conscients que le mode de fonctionnement actuel n'est pas viable, mais nous devons trouver des solutions sécuritaires pour nos chauffeurs et nos passagers.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Fragiskatos.

M. Peter Fragiskatos: Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup, madame Paleczny. Les grands succès de la LTC ces dernières années découlent de plusieurs facteurs, mais votre rôle à la direction a été tout à fait déterminant.

Monsieur D'Angelo, vous avez dit que vous cherchiez à obtenir une réponse du fédéral, ici. Je conviens que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer pour offrir des mesures pour aider les systèmes de transport en commun, mais entretenez-vous un dialogue avec les gouvernements provinciaux? J'espère que oui.

M. Marco D'Angelo: Oui, nous discutons avec les gouvernements provinciaux. Nous reconnaissons aussi que les systèmes de transport en commun d'autres pays, comme la Grande-Bretagne et les États-Unis, ont reçu du soutien du gouvernement national. Les États-Unis ont offert une série de mesures au secteur du transport en commun dès la première semaine du confinement. Le Congrès débat actuellement d'une deuxième série de mesures. Il y a deux semaines, la Grande-Bretagne est venue à la rescousse du métro de Londres. Le Brésil et Hong Kong ont également indiqué que le transport en commun fait partie des secteurs visés par leur programme d'aide lié à la pandémie. Donc oui, nous demandons...

M. Peter Fragiskatos: Respectueusement, monsieur D'Angelo, la Grande-Bretagne est un État unitaire, comme vous le savez. Le gouvernement central y joue toujours le rôle principal. Aux États-Unis, les États offrent aussi de l'aide. Il n'y a pas que Washington.

Je suis reconnaissant du travail de l'ACTU à cet égard. Je vous invite à continuer de défendre cette cause. Le transport en commun est un service essentiel, comme nous l'avons entendu.

Merci.

• (1550)

Le président: Nous devons arrêter ici.

Nous passons à M. Ste-Marie, suivi de M. Julian.

Allez-y, monsieur Ste-Marie.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie (Joliette, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à saluer tous les témoins et à les remercier de leurs présentations.

Mes premières questions s'adressent à M. Lefebvre, président du Groupe Autocar Jeannois et président de la Fédération des transporteurs par autobus.

Monsieur Lefebvre, le portrait que vous avez dressé de votre industrie est vraiment alarmant et inquiétant. Selon vous, comment peut-on remédier à ce manque important de rentrées de fonds et aux pertes considérables de revenus des transporteurs qui offrent des services de transport nolisé et touristique?

M. Stéphane Lefebvre: Je vous remercie de la question, monsieur Ste-Marie.

Actuellement, il n'y a pas beaucoup de programmes qui viennent en aide à notre industrie. Au provincial, il y a des programmes de prêts et d'aide à la formation, mais aucune aide directe ne se rattache à notre secteur d'activité. Nous ne sommes visés par aucun programme québécois existant, que ce soit du ministère du Tourisme, du ministère des Transports ou du ministère de l'Économie et de l'Innovation.

Bien sûr, notre secteur d'activité est très lié à l'industrie touristique. Les voyages de groupe contribuent à l'économie québécoise et à celle du pays, et ils permettent aux étrangers d'investir dans notre région.

Nous examinons les mesures d'aide possibles. Une aide financière sera nécessaire pour la relance. Nous n'avons pas encore l'information qui s'appliquera aux autocars, mais il y aura une capacité limitée quant au nombre de passagers ainsi que des mesures à respecter. Un autobus qui n'est pas rempli au maximum de sa capacité

entraîne des frais, que nous ne pouvons pas transférer à notre clientèle. Nous devons demeurer compétitifs. Nous sommes en concurrence avec plusieurs organisations dans le monde entier qui offrent les mêmes services que nous. C'est certain que nous aurons besoin d'aide pour surmonter cette difficulté.

De plus, il y a toutes les pertes subies et l'absence totale de revenus. Si la crise persiste au-delà de 2020, et même en 2021, beaucoup d'entreprises auront de la difficulté à respecter tous leurs engagements financiers. Il y a aussi les frais fixes qui continuent de s'additionner.

M. Gabriel Ste-Marie: Vous dites que les mesures et les programmes du gouvernement fédéral actuellement en place s'appliquent peu ou pas à votre domaine d'activité. Est-ce cela?

M. Stéphane Lefebvre: Les mesures prises par le fédéral, entre autres la subvention salariale, nous permettent de maintenir la structure de base de nos organisations. Je parle ici des entreprises qui y sont admissibles.

Cela ne nous a pas permis de conserver nos conducteurs, puisque la période actuelle vient d'être prolongée. Or, au début, nous n'avions pas cette information-là.

Il y avait un manque flagrant de liquidités et aucune rentrée de fonds; nous étions donc incapables de soutenir les salaires pour l'ensemble des employés de nos entreprises. Cette mesure ne nous a donc pas permis de retenir notre main-d'œuvre.

Une autre mesure a été mise en place sous forme d'emprunt. Nous avons déjà des structures de financement en place, comme je l'ai mentionné au début. Certaines entreprises admissibles ont ainsi pu recevoir 40 000 \$.

Ce montant n'est nettement pas suffisant pour pallier le manque de liquidités, qui est quand même important pour chacun des véhicules. Offrir seulement un remboursement de capital pour un véhicule valant entre 600 000 \$ à 700 000 \$ l'unité, ce n'est vraiment pas assez.

M. Gabriel Ste-Marie: Si je vous comprends bien, cela va prendre des mesures mieux ciblées.

Ce que vous venez de dire m'a frappé, c'est-à-dire que, si, d'emblée, le programme de subvention salariale avait été annoncé pour une plus grande période, vous auriez été en mesure de garder vos conducteurs. Il y aurait peut-être un message à envoyer au gouvernement; s'il prévoit déjà prolonger le programme, qu'il le dise au plus vite, car cela a des incidences concrètes sur les entreprises.

Quant à votre entreprise, dont les frais fixes sont très élevés, elle aurait besoin de soutien aussi. Cependant, il ne faudrait pas que ce soutien soit juste l'équivalent de prêts à intérêts que l'on trouve sur le marché.

Est-ce que j'ai bien compris?

M. Stéphane Lefebvre: Oui, effectivement.

Notre structure financière est déjà complète. Le fait de rajouter des prêts pour seulement subvenir aux besoins immédiats en liquidités alourdit donc la structure. Il y a vraiment moyen de soutenir ce qui a été perdu, moyen qui nous servirait également à maintenir nos infrastructures en place. Cependant, pour la relance, il sera important de voir ce qui peut être fait pour permettre aux voyageurs de continuer de voyager au pays et pour développer le tourisme de masse, qui est essentiel sur le plan de l'économie pour le Canada et le Québec.

• (1555)

M. Gabriel Ste-Marie: Il y a donc urgence d'agir pour soutenir les entreprises à court terme.

Vous avez aussi parlé de la relance dans votre présentation et dans votre réponse à ma première question.

Vous avez notamment mentionné que, sur ce plan, il sera nécessaire de mettre en place des mesures pour assurer la sécurité des passagers, qui pourraient être moins nombreux.

Qu'est-ce qui pourrait être fait par le gouvernement pour vous soutenir?

De façon plus générale, comment entrevoyez-vous la reprise des activités?

M. Stéphane Lefebvre: La reprise des activités sera vraiment très ardue et très graduelle. Le fait que nous sommes privés de nos revenus depuis plusieurs mois rendra difficile le maintien des infrastructures et des bâtiments, comme je l'ai mentionné plus tôt.

Nos entreprises, comme bien d'autres, ne sont simplement pas conçues pour soutenir l'absence de revenus pendant six à douze mois. Aucune entreprise ne peut se permettre une absence totale de revenus et, par la suite, reprendre le cours des choses comme avant. Cela est donc un aspect important à prendre en considération.

De plus, lors de la reprise, nous devons mettre en place des mesures spéciales qui, normalement, ne sont pas incluses dans nos frais d'exploitation. Actuellement, nous recherchons une uniformité. Il sera important d'avoir une uniformité entre les provinces également, car, pour pouvoir nous promener d'une province à l'autre et circuler librement avec nos véhicules, nous devons avoir le même champ d'action et les mêmes éléments à mettre en place pour sécuriser nos passagers et nos employés.

M. Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie.

J'ai des questions à poser à M. Buy, mais je pense que M. Easter va me dire que mon temps de parole est écoulé.

Je reviendrai au cours de mon deuxième tour de parole. J'espère que vous me permettrez de poser plus d'une question, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: C'est le cas, mais vous aurez un deuxième tour, monsieur Ste-Marie.

Nous passons maintenant à M. Julian, qui sera suivi de M. Morantz.

M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins d'être ici aujourd'hui. Nous espérons que vos familles sont en bonne santé et en sécurité.

Je pense que vos commentaires sur l'importance d'appuyer notre secteur des transports ont interpellé le Comité. Le Canada est la plus grande démocratie du monde, et le secteur des transports a un rôle fondamental à jouer si on veut que les Canadiens puissent, après la pandémie, se déplacer d'une région à l'autre du pays, à l'intérieur des provinces ou dans les villes.

Je vais commencer avec M. D'Angelo.

Vous avez fait référence au montant de 400 millions de dollars qui n'a pas été approuvé par le gouvernement. Pouvez-vous nous

dire où en sont ces discussions et ce que nous pouvons faire pour obliger le gouvernement à fournir les mesures d'aide nécessaires aux systèmes de transport en commun rapide?

M. Marco D'Angelo: Je vous remercie de votre question.

Nous avons travaillé avec les provinces et le gouvernement fédéral, et nous en sommes ravis. Certaines villes sont en train de rouvrir, et la Colombie-Britannique a pris l'initiative d'offrir des garanties à TransLink. Les détails doivent encore être précisés par les instances supérieures.

Pour répondre également à une question précédente, cela prouve que les provinces sont prêtes à participer aux discussions. Au Québec, l'association québécoise a facilité la distribution de masques. C'était très bien. Par ailleurs, le premier ministre de l'Ontario a défendu la nécessité de se réunir à la table. À mesure que l'économie va redécoller, nous assisterons en effet à une augmentation des utilisateurs du transport en commun. Des villes comme Vancouver, Edmonton et Calgary enregistrent des augmentations à deux chiffres seulement...

M. Peter Julian: Pardonnez-moi de vous interrompre, mais que pouvons-nous faire pour contraindre le gouvernement fédéral à véritablement fournir ce financement? J'en entends parler depuis maintenant des semaines. Notre comité a écouté le témoignage de Jonathan Coté, président du conseil des maires de TransLink, en Colombie-Britannique. Le gouvernement fédéral n'a rien fait. Par conséquent, que pouvons-nous faire en tant que membres du Comité pour forcer le gouvernement fédéral à assumer ses responsabilités à ce chapitre?

M. Marco D'Angelo: Je pense que des audiences comme celle d'aujourd'hui sont utiles pour faire comprendre que les instances supérieures des deux gouvernements doivent unir leurs efforts, étant donné que les municipalités sont les moins bien placées pour verser tous ces fonds de fonctionnement. Le gouvernement fédéral a été formidable en ce qui a trait aux investissements, et nous l'en remercions. Cela fait partie de la reprise qui suivra la pandémie. Cependant, l'argument que nous continuons à faire valoir est que nos réseaux de transport en commun ne peuvent pas être en panne au cours des prochains mois, alors que nous sommes en pleine reconstruction opérationnelle. Nous estimons que le gouvernement fédéral a un rôle unique à jouer en collaboration avec les provinces. Nous espérons que cela se produira d'ici les deux ou trois prochaines semaines.

M. Peter Julian: Bien. Je vous remercie.

J'aimerais maintenant m'adresser à M. Wardrop, Mme Paleczny et M. Buy.

J'aimerais confirmer que vous n'avez pas accès à la subvention salariale et que vous ne recevez pour l'instant aucune autre forme d'aide du gouvernement fédéral. Pourriez-vous tous les trois confirmer rapidement l'ampleur du soutien dont vous bénéficiez?

• (1600)

M. Serge Buy: Je peux commencer, si vous le souhaitez. Une minorité de nos membres ont accès à la subvention salariale. La grande majorité d'entre eux n'y ont pas droit.

Mme Kelly Paleczny: Certains de nos employés qui sont en congé avec protection de l'emploi peuvent avoir accès à un soutien, mais les autres n'ont rien.

M. Dave Wardrop: En ce qui concerne les subventions directes pour appuyer les opérations, nous ne recevons aucune aide à cet égard. Au sujet des employés mis à pied, il existe bien sûr des programmes pour soutenir ces personnes.

M. Peter Julian: D'accord, je vous remercie.

Vous confirmez ici que le gouvernement fédéral n'est nulle part à l'heure actuelle. Pourtant, ce que chacun d'entre vous a expliqué avec beaucoup d'éloquence, c'est à quel point la situation est catastrophique si nous ne fournissons aucune aide. Le gouvernement fédéral obtient la majeure partie des deniers publics, et le secteur bancaire a assurément reçu des centaines de milliards de dollars en aide. Je suis ahuri de constater que le secteur des transports, qui est si vital pour le Canada, ne reçoit aucune aide.

Monsieur Kendrick, en ce qui concerne le réseau de transport interville, je crois savoir que les compagnies d'autobus interurbain réclament quelque 26 millions de dollars pour assurer la survie du secteur des transports, afin que nous puissions traverser la pandémie, puis rétablir ces secteurs. Pouvez-vous le confirmer? Est-il vrai que le gouvernement fédéral n'a pas encore pris ses responsabilités pour fournir ce soutien jusqu'à maintenant?

M. Stuart Kendrick: Oui, je peux bel et bien confirmer que les 26 millions de dollars sont un chiffre juste pour la coalition de cinq transporteurs qui se sont réunis afin de discuter avec le gouvernement fédéral. Je peux également confirmer que nous n'avons obtenu aucune réponse favorable.

M. Peter Julian: Quelle est la différence entre le fait de recevoir ces 26 millions de dollars et de ne rien toucher?

Supposons que le gouvernement fédéral continue de refuser tandis qu'il lance de l'argent aux banques et aux entreprises qui ont recours à des paradis fiscaux à l'étranger. Qu'advient-il si ces 26 millions de dollars ne sont pas débloqués au plus vite pour le secteur des transports interurbains?

M. Stuart Kendrick: Eh bien, pour l'instant, il y a quatre transporteurs dont les activités sont nulles. Ils ont suspendu leur service, et un seul transporteur offre un service très limité. Ce qui va se produire, c'est que le réseau sera fragmenté, et il est possible que certaines compagnies ne survivent pas à la COVID. Ces 26 millions de dollars permettront de maintenir une fréquence réduite de moitié, à mesure que les clients s'habitueront et recommenceront à voyager après la levée des restrictions dans chaque province.

M. Peter Julian: J'ai une dernière question.

Le président: Monsieur Julian, vous aurez une autre question complémentaire...

M. Peter Julian: Je voudrais simplement préciser que c'est pour six mois.

Le président: Je vais réduire votre temps de parole au prochain tour.

Allez-y, vous pouvez répondre.

M. Peter Julian: Je voudrais simplement préciser que les 26 millions de dollars sont prévus pour une période de six mois.

M. Stuart Kendrick: C'est exact. C'est pour six mois.

M. Peter Julian: Merci.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Bien.

Monsieur Julian, je voudrais cependant clarifier un élément de votre question. Le gouvernement fédéral n'injecte pas d'argent dans les banques. Il leur fournit plutôt des liquidités pour que les banques puissent accorder des prêts à d'autres, de la même façon que nous fournissons des liquidités à des tiers. Je ne voudrais pas donner une fausse impression. Je ne suis pas un grand partisan des banques moi-même, mais nous voulons donner des informations justes.

Nous allons maintenant écouter M. Morantz, qui sera suivi de Mme Koutrakis.

M. Marty Morantz (Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais adresser mes questions à M. Wardrop.

Pour tout dire, j'ai travaillé en collaboration très étroite avec M. Wardrop pendant les quatre années où j'ai siégé au conseil municipal, et plus particulièrement lorsque j'étais président du comité des travaux publics. Nous avons travaillé ensemble à de nombreux projets liés au transport en commun, y compris aux projets de transport rapide.

Monsieur Wardrop, j'aimerais simplement avoir une idée de l'ampleur du problème. Je sais que vous avez parlé d'une réduction de 72 % du nombre d'usagers. J'aimerais connaître le chiffre: à quoi ressemblait l'achalandage normal en semaine avant la COVID?

M. Dave Wardrop: En semaine, le nombre d'usagers se situe normalement entre 150 000 et 200 000 personnes. Il y aurait environ 150 000 trajets par jour normal de semaine. Je vais reprendre les mots que nous avons souvent entendus: ce que nous constatons maintenant est sans précédent dans tous les services municipaux, en particulier du côté des transports en commun. D'ailleurs, les transports en commun représentent une part importante des répercussions sur les services municipaux. Nous sommes passés d'autobus bondés et pleins à craquer à des autobus de deux ou trois passagers.

● (1605)

M. Marty Morantz: En gros, combien pensez-vous qu'il y a maintenant d'utilisateurs en semaine?

M. Dave Wardrop: Il y a probablement aux alentours de 10 000 trajets.

M. Marty Morantz: C'est une réduction spectaculaire.

M. Dave Wardrop: Il y en a peut-être 20 000 ou dans les environs.

M. Marty Morantz: Dans le contexte de la crise, je sais que Winnipeg Transit avait mis en place toutes sortes de plans différents. Il y avait le plan directeur du transport en commun rapide. Je sais que le conseil municipal avait demandé un rapport sur l'électrification. Il y a aussi le programme d'acquisition d'autobus.

Pouvez-vous nous parler en termes généraux des effets de la crise sur la capacité de Winnipeg Transit à planifier l'avenir?

M. Dave Wardrop: Il y a manifestement eu une incidence sur le plan de l'autonomie financière. Winnipeg Transit est financé en grande partie par les recettes des boîtes de perception. Environ 60 % des fonds nécessaires aux services réguliers de transport en commun proviennent de ces recettes. Or, celles-ci ont été considérablement réduites, et bon nombre de nos programmes sont subventionnés au moyen d'un capital en espèces, c'est-à-dire d'un flux de trésorerie par paiement à l'utilisation. Il pourrait donc y avoir des répercussions à long terme tant sur le plan des activités que des programmes d'immobilisations.

Nous déployons de grands efforts pour maintenir ces programmes au moyen de nombreuses initiatives dans l'organisation. Nous essayons aussi de stimuler autant que possible l'économie locale grâce aux programmes d'immobilisations, mais il y a des limites à ce que nous pouvons faire pour continuer.

M. Marty Morantz: Après la crise, quelles mesures prendra dorénavant Winnipeg Transit pour que les gens soient à l'aise de remonter à bord d'un autobus? Je sais que vous avez parlé de désinfection. Quelles autres mesures sanitaires allez-vous mettre en œuvre, ou qu'avez-vous fait à ce jour?

M. Dave Wardrop: À l'instar d'autres sociétés de transport en commun au pays, nous avons pris des initiatives de communication sur les médias sociaux et au moyen d'une signalisation à bord pour que les utilisateurs connaissent les protocoles en vigueur sur les plans de la distanciation ainsi que de l'interdiction d'embarquer en cas de maladie et dans d'autres circonstances. Nous avons pris des mesures majeures, comme le nettoyage de l'intérieur des autobus et l'application électrostatique d'un désinfectant de qualité médicale.

Nous trouvons le juste milieu entre un niveau de service adéquat et la sécurité du service. Nous voulons veiller à ce que le réseau ait une capacité suffisante pour transporter les gens sans les entasser. Même si nous avons réduit notre service régulier au profit de ce que nous appelons un « service du samedi bonifié », où nous utilisons les autobus du samedi sur les lignes express et les lignes de rabattement locales, en plus du service aux entreprises, nous disposons également d'un certain nombre d'autobus que nous sortons au besoin, en fonction du nombre d'usagers.

M. Marty Morantz: Je vous remercie.

Dans un autre ordre d'idées — ironiquement, notre prochain groupe de témoins représente les chaînes d'approvisionnement —, j'aimerais savoir si vous pourriez nous parler des acquisitions d'autobus, et si vous pensez que la situation aura un effet sur le nombre d'autobus que vous aviez prévu acheter, ou sur la capacité du réseau de transport en commun à maintenir son approvisionnement habituel en autobus. New Flyer est essentiellement un des plus grands fabricants d'autobus au monde, et il est situé à Winnipeg. Je serais donc curieux de connaître les répercussions de la situation sur la chaîne d'approvisionnement.

M. Dave Wardrop: Une grande partie de la budgétisation des investissements pour l'acquisition d'autobus avait été approuvée et établie avant 2020, de sorte qu'il n'y aura probablement aucune répercussion immédiate cette année. Cela dit, compte tenu de certaines conséquences à long terme du financement et de l'accès au flux de trésorerie, il y a un risque de...

Le président: Nous allons devoir nous arrêter ici, monsieur Morantz. Nous avons légèrement dépassé le temps imparti.

M. Marty Morantz: D'accord. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: La prochaine intervenante est Mme Koutrakis, qui sera suivie de M. Baldinelli.

Allez-y, madame Koutrakis.

[Français]

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais adresser ma première question à M. Lefebvre.

Monsieur Lefebvre, quelles sont les mesures prises pour garantir la santé et la sécurité des employés et des étudiants qui utiliseront vos services une fois que l'école aura repris ses activités?

Plus précisément, comment fonctionneront vos services d'autobus scolaires une fois que les élèves seront de retour à l'école?

• (1610)

M. Stéphane Lefebvre: Je vous remercie de la question.

Actuellement, au Québec, les élèves du primaire sont déjà retournés à l'école, nous offrons donc un service de transport scolaire, mais nous n'offrons pas de transport nolisé autre que des véhicules scolaires.

Nous avons mis en place des mesures conformément aux recommandations formulées par les autorités en matière de santé et de sécurité du travail et par l'Institut national de santé publique du Québec, qui nous ont fourni des suggestions pour protéger nos conducteurs, notamment en leur procurant de l'équipement de protection individuelle.

Par ailleurs, le nombre maximal de personnes que nous pouvons accueillir dans nos véhicules est de 11 ou 12. Tous les enfants doivent respecter certaines mesures relativement à l'éloignement physique. De plus, ils doivent se laver les mains à répétition dans leur établissement et dans certains de nos véhicules. Il y a donc des mesures qui ont été mises en place.

D'ailleurs, au Québec, on a formé un comité mixte avec l'industrie touristique pour aligner ces mesures sur celles de l'ensemble des provinces afin de les rendre uniformes et de sécuriser notre clientèle.

Mme Annie Koutrakis: Avez-vous évalué dans quelle mesure cela allait augmenter vos dépenses?

M. Stéphane Lefebvre: Actuellement, c'est difficile d'évaluer cela.

Nous avons eu beaucoup de difficultés à nous procurer de l'équipement de protection individuelle en raison de la pénurie de ces produits, qu'il s'agisse de masques chirurgicaux, de lunettes ou de matériel pour se laver les mains. Une autre raison pour laquelle cela est difficile à évaluer, c'est que nous ne savons pas pendant combien de temps ces mesures devront être maintenues. Si nous le savions, nous serions capables d'évaluer combien d'argent il nous faudrait pour répondre à cette situation, qui est hors de l'ordinaire et qui n'a pas été prévue par les organisations lorsqu'elles ont établi leur coût de revient. Les coûts sont donc difficiles à évaluer, mais ils sont quand même importants.

Si nous voulons modifier des véhicules au moyen d'un équipement censé améliorer la sécurité — dont l'efficacité n'a pas vraiment été prouvée —, il faut se procurer les matériaux nécessaires, ce qui est difficile. De plus, l'achat d'un tel équipement engendre d'autres coûts importants.

[Traduction]

Mme Annie Koutrakis: Je vous remercie.

Monsieur D'Angelo, tout le monde a entendu parler de la « nouvelle normalité » qui suivra la COVID-19. Comment le gouvernement fédéral peut-il aider l'industrie du transport en commun à composer avec cette nouvelle normalité à court et à long terme? Je sais que vous avez demandé un allègement des recettes de 400 millions de dollars par mois. Pouvez-vous nous expliquer brièvement en quoi cette somme va vous aider? À quoi sera consacré cet argent, et où sera-t-il utilisé? À quoi ressemblera la nouvelle normalité?

M. Marco D'Angelo: Eh bien, il y a un magnifique exemple dans votre collectivité de Laval. Le service de transport en commun reprend peu à peu au fur et à mesure que la ville rouvre, de sorte que le réseau a accueilli de nombreux usagers qui étaient de retour. Le gouvernement fédéral peut contribuer en fournissant une aide opérationnelle d'urgence en collaboration avec les provinces. Comme vous le savez pertinemment, il y a un nombre incroyable de projets d'immobilisations prometteurs qui sont en cours dans la région du Grand Montréal et à Laval pour les 10 prochaines années. Nous ne voulons vraiment pas compromettre ces importants investissements fédéraux en immobilisations. Tout ce qui peut être fait pour aider les villes et les réseaux comme la Société de transport de Laval à retrouver un état de fonctionnement serait d'une grande utilité.

Mme Annie Koutrakis: Je vous remercie.

Le président: Je remercie tous les intervenants.

Nous allons maintenant écouter M. Baldinelli, après quoi ce sera au tour de M. Fraser.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de comparaître aujourd'hui.

Mes remarques s'adressent davantage à M. Lefebvre et à M. Kendrick. Je souhaite plus particulièrement entendre leurs observations sur le tourisme, surtout celles de M. Lefebvre. La COVID-19 a eu un effet immédiat, voire dévastateur sur leur secteur. Je tiens à remercier les témoins d'avoir fait connaître leur point de vue sur les besoins auxquels il faut répondre et les actions qu'il faut prendre pour l'avenir du secteur.

Il a beaucoup été question des programmes qui ont été créés pour le secteur et du besoin d'un plus grand nombre d'entre eux. Or, certains des programmes qui existent déjà entraînent des conséquences imprévues. Je me demandais simplement si je pouvais poursuivre sur cette voie.

Nous avons une entreprise de tourisme à Niagara Falls, une compagnie de transport qui emploie plus de 100 personnes et utilise plus de 50 véhicules dans le cadre de ses activités. Le problème de l'entreprise se rapporte à une question d'assurance fédérale ayant trait aux voyageurs étrangers. L'entreprise contractait une assurance à coût raisonnable par l'intermédiaire d'Exploitation et Développement Canada, qui visait à aider les voyageurs à prendre en charge le risque dans des marchés étrangers importants comme le Japon, le Royaume-Uni, et ainsi de suite. Cependant, lorsque la COVID a frappé, Exploitation et Développement Canada a avisé l'entreprise que cette couverture d'assurance n'existerait plus. Je me demande si MM. Lefebvre et Kendrick en ont entendu parler, ou si

des représentants de l'industrie leur ont posé des questions ou leur ont fait part de leurs inquiétudes à ce chapitre.

• (1615)

M. Stuart Kendrick: Je n'ai entendu parler d'aucun problème particulier ayant trait à l'assurance, mais il est évident que les voyages individuels à l'étranger, c'est-à-dire les voyageurs individuels en provenance du Japon, de la Chine ou de l'étranger... Je peux vous dire qu'un grand nombre des compagnies d'affrètement avec lesquelles nous travaillons sont lourdement touchées, tout comme l'entreprise d'excursion touristique que nous exploitons entre Toronto et les chutes Niagara. Nous ne prévoyons pas d'activité dans ce domaine pour le reste de l'année civile de 2020. Nous espérons qu'au lendemain de la COVID, nous pourrions regagner la confiance des consommateurs du Canada et de l'étranger pour qu'ils utilisent le service.

Je pourrai volontiers faire le suivi auprès de certains représentants de l'industrie pour voir s'ils ont observé quoi que ce soit; je vous reviendrai là-dessus.

M. Tony Baldinelli: Je vous en prie. Ce serait formidable.

Monsieur Lefebvre, avez-vous entendu quoi que ce soit de la part des personnes concernées?

[Français]

M. Stéphane Lefebvre: Notre fédération est en discussion actuellement en ce qui concerne les assurances. Rien ne laisse présager que nous aurons des difficultés à obtenir une assurance pour notre nouvelle clientèle ou notre clientèle actuelle, qui, nous l'espérons, nous reviendra. Rien ne laisse présager des difficultés au Québec à cet égard. Nous faisons aussi du transport interprovincial vers Niagara Falls, en Ontario, et rien ne nous indique que nous aurons des difficultés sur ce plan.

Nous attendons que les frontières soient rouvertes, ce qui permettra aux touristes étrangers de revenir dans notre pays. Cela a certainement des conséquences quand même importantes sur le volume d'affaires dans notre industrie.

[Traduction]

M. Tony Baldinelli: Merci.

J'aimerais maintenant poursuivre en posant une question à M. Buy, qui représente l'Association canadienne des traversiers.

J'ai trouvé particulièrement intéressants ses commentaires au sujet du programme de subvention salariale, de même que ses idées relatives au système de BC Ferry. La situation ressemble beaucoup à ce qui se passe ici, à Niagara. Nos deux principaux employeurs du secteur touristique sont des organismes gouvernementaux, mais ils ne reçoivent aucun financement de soutien. Par conséquent, ces entreprises ne sont pas admissibles à la subvention salariale étant donné qu'elles sont considérées comme des opérations gouvernementales.

Monsieur Buy, pouvez-vous nous indiquer comment a été accueillie votre demande visant à faire partie de la catégorie d'organisation visée par règlement dans le but de recevoir la subvention salariale? Je sais que c'est quelque chose que nous souhaitons faire ici, à Niagara. Nous aimerions que la même chose s'applique.

M. Serge Buy: Nous avons discuté avec les représentants du ministère des Finances et de l'Agence du revenu du Canada aussi, qui assure la prestation du programme. Comme vous l'avez dit, dans tous nos échanges, nous avons fait valoir des arguments convaincants pour que BC Ferries soit désignée comme une organisation visée par règlement. Comme je l'ai également mentionné, Carole James, ministre des Finances de la Colombie-Britannique, et Claire Trevena, ministre des Transports de la province, ont toutes deux écrit à leurs homologues Bill Morneau et Marc Garneau, à Ottawa. Elles n'ont reçu aucune réponse officielle à ce stade-ci, et il ne s'agit plus d'un processus bureaucratique à notre connaissance. Il faut maintenant que les ministres se prononcent.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Le président: Monsieur Kendrick, veuillez reprendre contact avec le greffier sur cette question d'assurances.

Je veux seulement poursuivre avec M. Buy.

BC Ferries n'est absolument pas admissible à la subvention salariale d'urgence du Canada.

• (1620)

M. Serge Buy: Non, il ne l'est pas.

Monsieur le président, c'est un cas difficile. L'entreprise fonctionne comme une société privée et c'en est une. Son unique action appartient à une société sans but lucratif. Mais, lorsque le gouvernement de la Colombie-Britannique a rédigé la loi pour s'assurer que les actifs resteraient au sein de la compagnie, il a créé une deuxième catégorie d'actions, des actions privilégiées, et les a conservées pour que la société sans but lucratif ne puisse vendre les actifs de BC Ferries. Sous le régime de la Loi de l'impôt sur le revenu, ça en fait une organisation provinciale. Sous tous les autres aspects, c'en n'est pas une. D'où le problème.

Le président: D'accord. Mais cela nous fait d'excellents renseignements à détenir.

Les prochains intervenants seront M. Fraser, puis M. Ste-Marie.

Monsieur Fraser, à vous la parole.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je destine ma première question aux représentants du transport aérien et des transports collectifs.

L'une de mes causes d'insomnie est la recherche d'une façon de ramener rapidement et sans risque les Canadiens dans leurs communautés et de les faire se déplacer. À part un vaccin, qu'est-ce qui, d'après vous, contribuera le plus à faire que les Canadiens se sentiront en mesure de se déplacer sans danger, par autobus ou par avion? Comment le gouvernement fédéral peut-il affecter ses ressources pour encourager les déplacements dans les moyens de transport ordinaires ou en commun, sachant qu'ils ne s'exposeront à aucun risque de maladie?

Je pose la question à M. D'Angelo d'abord, puis à M. McKenna.

M. Marco D'Angelo: Nous avons commencé à prendre des mesures pour recommander vivement le port de masques, parce que nous savons que, au retour à la normale, une distanciation de deux mètres, pas moins, sera impraticable pour le maintien des niveaux de service.

Nous pratiquons un nettoyage poussé. Nous avons distribué un plus grand nombre de pièces d'équipement de protection indivi-

duelle. Beaucoup examinent la conception technique de l'embarquement des voyageurs pour favoriser le paiement sans contact et isoler le conducteur derrière une barrière. Nous prenons un certain nombre d'initiatives qui, d'après nous, aideront à accueillir le public à son retour et à rebâtir une partie de la confiance dans les courtes distances.

M. Sean Fraser: Nous accueillons aussi un invité de London, qui représente l'organisation locale de transport en commun. Avant de nous adresser à M. McKenna, je lui donne l'occasion de formuler des observations.

Mme Kelly Paleczny: Je rejoins la position de M. D'Angelo. Nous examinons certainement tous les éléments possibles pour rassurer nos passagers et leur redonner confiance dans les transports publics. Nous envisageons d'installer à London les barrières dont il a parlé. Nous songeons à des mesures comme la distribution de désinfectant pour les mains dans les autobus, l'intensification du nettoyage, ce genre de mesures. Encore une fois, les sociétés de transport en commun se débrouillent notamment très bien dans les communications et la mise en commun des pratiques exemplaires. Par des appels réguliers, nous cherchons des manières de nous y retrouver dans ce fouillis.

M. Sean Fraser: Monsieur McKenna, votre secteur a piqué ma curiosité. Pour le transport aérien, le choc, visiblement, a été important. Avant que le secteur ne se rétablisse pour longtemps, les Canadiens devront se sentir en sécurité à bord d'un avion. Que conseillez-vous au secteur de faire et comment le gouvernement fédéral peut-il jouer un rôle pour encourager les Canadiens à se déplacer sans risque?

M. John McKenna: À prime abord, vous avez raison. D'après un sondage récent commandé par l'un de nos membres, 75 % des Canadiens disent qu'ils se sentiront nerveux de prendre l'avion tant qu'il n'y aura pas de vaccin. Voilà qui ne présage rien de bon pour notre industrie.

Le gouvernement doit donc collaborer avec nous pour déterminer comment nous pouvons le mieux rassurer nos passagers — et les surveiller — dans un avenir prévisible, soit en prenant leur température ou par quelque autre... Le gouvernement doit collaborer avec nous pour trouver la meilleure façon de le faire en entravant le moins possible la circulation des passagers. Nous voulons également éviter les mesures qui rendront hors de prix les voyages par avion. Nous envisageons diverses possibilités.

Nous espérons mettre toutes les cartes sur table avec le gouvernement sur toutes ces questions. Nous commençons à peine.

M. Sean Fraser: Monsieur D'Angelo, vous avez abordé brièvement, dans votre déclaration préliminaire le partage des compétences et votre volonté de ne pas entraver la marche du progrès. Je ne crains pas de participer à des discussions sur le transport en commun. N'est-il pas visible que c'est depuis quatre ans qu'on a investi le plus dans toute l'histoire des transports collectifs au Canada?

Jusqu'ici, dans nos dépenses et nos investissements, il y a toujours eu un partenariat avec les provinces. Mais je brûle de savoir si vous voulez que le rôle de direction soit assumé par le gouvernement fédéral. Pouvez-vous décrire ce qui, à votre avis, est le rôle qui revient aux provinces, lesquelles, ordinairement, possèdent les compétences en matière de société de transports collectifs.

• (1625)

M. Marco D'Angelo: Personne ne nie aux provinces le droit de se présenter à la table. Notre position est que la direction fédérale est ce qui leur permettra de s'en approcher. Il faut obtenir une adhésion. Il est sûr que les provinces manifestent de la souplesse dans leur collaboration avec le gouvernement fédéral et avec les villes du pays pour maintenir les transports collectifs en activité.

Tous les joueurs doivent se présenter à la table. Je pense que c'était notre idée maîtresse.

M. Sean Fraser: Merci, monsieur le président. Mon temps vient de s'écouler.

Le président: La parole est à M. Ste-Marie.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie, monsieur le président.

Mes questions s'adresseront à M. Buy.

Monsieur Buy, je vous remercie de votre présentation très touchante. Premièrement, je voudrais faire une remarque concernant le dernier cas qui a été soulevé, celui de la Colombie-Britannique. À ma connaissance, le ministre des Finances a le pouvoir de modifier le programme de subvention salariale, et, si la société en question était une société purement publique, le gouvernement serait capable de lui accorder la subvention.

Je voudrais revenir sur la situation des traversiers sur la rivière des Outaouais. J'ai été estomaqué quand vous avez dit que, si ces entreprises avaient été touchées par un désastre, elles seraient admissibles à la subvention, mais parce qu'elles ont été touchées par deux désastres, le gouvernement les laisse tomber.

Avez-vous interpellé le gouvernement à ce sujet, et avez-vous eu une réponse?

[Traduction]

M. Serge Buy: Nous sommes certainement très déçus de cette situation. Les exploitants ont tout tenté pour reconstruire leurs entreprises après les inondations. Ils ont subi de lourdes pertes après celles de 2019. Plusieurs députés fédéraux et d'autres personnalités sont venus se faire prendre en photo en train de manipuler des sacs de sable. C'est excellent, mais, maintenant, nous devons franchir un pas de plus et effectivement appuyer ces exploitants.

Après les inondations, ils se sont quelque peu rétablis, puis la pandémie a frappé. On leur a dit que parce qu'ils n'avaient pas de revenu quand l'inondation est survenue, ils ne seraient pas admissibles à l'aide gouvernementale. Je dois dire que les fonctionnaires des ministères à qui j'en ai parlé étaient très touchés par cette situation. Ils ont simplement dit qu'ils n'avaient pas le pouvoir de changer la décision. Cela exigerait une modification de la loi.

Le dossier de BC Ferries, comme vous l'avez dit, découle d'une décision ministérielle, mais, pour la période pour laquelle on est admissible, je pense qu'il faudra modifier la loi. Nous comprenons que plusieurs problèmes coexistent, pendant la période, avec le démarrage de petites entreprises, etc., et que cela pourrait faire partie d'un ensemble de modifications qu'on pourrait concrétiser à un certain moment. Nous espérons que cela se fera au plus vite.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Il faudra absolument que ce soit changé parce que, comme vous le disiez, ces entreprises ont été victimes trois fois. Elles ont été touchées par les inondations, par la CO-

VID-19 et, maintenant, par leur inadmissibilité à la Subvention salariale d'urgence du Canada. Je vous assure que tous les membres du Comité vous entendent et que nous ferons pression sur le gouvernement à la Chambre — c'est bien là que nous pouvons le faire, comme vous le disiez — pour que ce soit changé.

Dans un autre ordre d'idées, quelles sont les mesures d'adaptation nécessaires pour que les traversiers puissent continuer leurs activités pendant la pandémie de la COVID-19? Y a-t-il beaucoup de changements à faire?

Quels seraient les coûts associés à ces changements?

[Traduction]

M. Serge Buy: Vous savez, votre question a piqué mon intérêt.

Je serai bref, suivant le conseil de votre président.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Monsieur le président...

[Traduction]

M. Serge Buy: Il paraît que des discussions ont lieu sur les infrastructures municipales des transports publics, etc. Nous ne voulons pas créer dans notre pays une division entre les régions rurales et les régions urbaines. Les traversiers desservent souvent des régions rurales. Un représentant de Greyhound est venu ici. L'entreprise dessert également des régions rurales et des régions interurbaines. Il faut faire attention. Toutes les actions, tous les ensembles de mesures qu'on mettra en place devront être exhaustifs. Il faudra s'occuper des traversiers, des entreprises de transport collectif, des transporteurs aériens qui desservent les communautés isolées.

• (1630)

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci. C'est très juste.

Monsieur Julian, à vous la parole.

M. Peter Julian: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je pense que nous avons tous souligné l'importance du réseau de transport pour les Canadiens ordinaires, les étudiants, les personnes âgées, les familles à faible revenu, les travailleurs essentiels et ceux de première ligne. Si vous nous faites voir que ce dont vous parlez est la chute la plus vertigineuse des transports collectifs de l'histoire canadienne sauf si le gouvernement fédéral prend ses responsabilités, les répercussions sur tous les Canadiens seront profondes.

Monsieur D'Angelo, je reviens à la charge, particulièrement sur le transport adapté. Beaucoup de personnes handicapées voyagent par les transports publics, très souvent en consommant des services très précis. Quel sera l'impact si le gouvernement fédéral ne répond pas d'ici quelques jours à votre demande de 400 millions de dollars par mois, pour notre sortie de crise? Ensuite, à quel point est-il important d'assurer les frais de fonctionnement des systèmes de transport public pour que nous n'assistions pas à leur chute la plus vertigineuse de l'histoire du Canada?

M. Marco D'Angelo: Leur accessibilité a eu de grandes conséquences, et les transports collectifs accessibles desservent les grandes et les petites communautés de tout le pays. Beaucoup de travailleurs de ce secteur sont des occasionnels ou des temps-partiels. La désaffectation des voyageurs a causé des mises à pied. Il importe vraiment d'offrir ces bouées de sauvetage aux personnes qui comptent sur ces services, plus particulièrement lorsque les programmes de jour redémarreront, par exemple pour les personnes âgées ou celles qui sont handicapées par un retard du développement. Souvent, quand on sabre les dépenses, on tient à préserver des coups les plus durs les personnes qui sont le plus dans le besoin. Voilà pourquoi nous croyons importante la concertation la plus rapide possible des deux ordres supérieurs de gouvernement.

M. Peter Julian: Monsieur Buy, vous avez révélé certaines de vos discussions avec l'administration fédérale sur l'institution et la prestation de mesures de soutien, par exemple, pour BC Ferries, ce qui est absolument essentiel sur la côte ouest de notre pays.

Pourriez-vous communiquer votre correspondance avec les fonctionnaires fédéraux jusqu'ici? Votre demande semble très précise, et aurait dû être exaucée. Je ne parviens absolument pas à m'expliquer pourquoi elle ne l'a pas été.

M. Serge Buy: Je communiquerai ce que je peux, monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci. Ce sera très utile. De fait, plus chacun de vous pourra s'ouvrir à notre comité, plus nous pourrons l'aider. Après quelques mois de ces discussions, je crains que nous ne soyons parvenus à un point critique où soit nos réseaux de transport public et de transport tout court s'effondreront, soit le gouvernement fédéral prendra ses responsabilités.

Je vous remercie de votre temps, monsieur le président.

Le président: La parole est à M. Doherty, qui dispose de quatre minutes.

M. Todd Doherty: Merci.

Je tiens seulement à rejoindre la position de mon collègue Julian, m'y sentant autorisé par plus de vingt années d'expérience dans le secteur des transports. Notre rétablissement sera essentiellement lié à celui de notre pays et au transport de marchandises et de passagers. J'ai donc bien aimé toute la gamme des témoignages d'aujourd'hui.

Monsieur McKenna, beaucoup de mes collègues du caucus conservateur et, je suppose, beaucoup de membres de notre comité ont reçu des réactions de leurs électeurs. Des milliers et des milliers de Canadiens ont été touchés. Ils avaient réservé des billets d'avion et, sans qu'ils l'aient cherché, visiblement, les vols et les voyages ont été annulés.

Quelle est la position de l'Association du transport aérien du Canada dans le dossier des remboursements? Impossible d'ouvrir le journal ou d'écouter les nouvelles sans tomber sur l'histoire d'une autre victime canadienne.

• (1635)

M. John McKenna: Je m'étonne qu'il ait fallu tout ce temps pour qu'on pose la question.

Je crois que les transporteurs, actuellement, se démènent pour leur survie. Ils manquent de liquidités. Notre politique de remboursement n'a pas fait l'unanimité chez eux. Beaucoup ont remboursé

leurs voyageurs. Les rares qui s'en sont abstenus ont fait les manchettes.

Tous ceux qui auront franchi l'obstacle de la survie s'efforceront certainement de retenir ou de regagner ces clients. Ils sont dépassés par les événements.

M. Todd Doherty: Vous avez raison.

Encore, nous ne saurions exagérer l'importance du service aérien pour nos communautés rurales et nos communautés en général. Il réunit les familles et transporte des marchandises. J'ai toujours dit, quand je travaillais à son développement, que le service aérien attirait les entreprises dans les communautés rurales. C'est très important et je vous en remercie. Je ne saurais assez vous féliciter de l'excellent travail des transporteurs.

Dans ma famille, beaucoup de membres travaillaient dans le secteur de l'aviation et ont souffert directement du ralentissement.

Après 11 semaines de pandémie et de crise, vous dites que les discussions commencent à peine avec le gouvernement. C'est fatalement décevant, sachant que d'autres pays ont vite réagi. M. D'Angelo a parlé du secteur des transports en commun, mais c'est aussi fatalement décevant pour notre secteur de l'aviation.

M. John McKenna: Oui et d'autant plus qu'il n'y a pas de temps à perdre.

M. Todd Doherty: Exactement.

M. John McKenna: Tous les moyens de transport..., mais l'aviation doit payer des coûts fixes élevés, et elle ne le fait pas, actuellement.

M. Todd Doherty: Notre aéroport local vient d'annoncer, aujourd'hui, que, en avril 2019, 42 911 passagers avaient transité par lui, tandis qu'en avril dernier, ils avaient été 1 089. Voilà un bon indicateur, pour l'ensemble du système, de ce qui se passe partout.

Monsieur McKenna, diriez-vous qu'il est impossible de renverser la vapeur au simple contact d'un bouton? La convalescence sera longue.

M. John McKenna: Oui, pour un certain nombre de raisons, mais le comportement des consommateurs sera déterminant, comme la réouverture des frontières et ainsi de suite. Ce sont tous des facteurs. De fait, l'Association du transport aérien international, l'IATA, pense que ce n'est qu'en 2023 que nous reviendrons aux niveaux de 2019.

Le président: D'accord. Nous devons nous arrêter ici. Je remercie tous les intervenants.

La parole est maintenant à Mme Dzerowicz. Mme Elizabeth May posera ensuite quelques questions.

Madame Dzerowicz, vous avez la parole.

Mme Julie Dzerowicz (Davenport, Lib.): Je vous remercie.

J'aimerais remercier les témoins de leurs excellents exposés et de la discussion enrichissante que nous avons aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à M. D'Angelo.

J'ai lu avec intérêt une annonce qui a été faite le 8 mai. Vous l'avez d'ailleurs mentionnée. Le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique a fait une annonce concernant TransLink et cette annonce contenait deux éléments principaux. Tout d'abord, le gouvernement a dit qu'il travaillait, en collaboration avec TransLink, à la mise au point d'une solution générale pour faire face aux grandes répercussions financières entraînées par la COVID-19. Ensuite, il a parlé d'un examen des niveaux de service dans le transport en commun pour veiller à offrir les niveaux appropriés, ainsi que de la reprise économique en Colombie-Britannique.

Ce type de modèle a-t-il été utilisé dans les grandes villes ou dans les principaux systèmes de transport en commun de toutes les provinces?

M. Marco D'Angelo: Oui. La ville de Toronto s'efforce de déterminer les différents niveaux de service et ce que les systèmes...

Mme Julie Dzerowicz: Est-ce en collaboration avec la province?

M. Marco D'Angelo: En collaboration avec la province, oui... et ce que les systèmes permettent d'offrir.

Nous observons encore, même aujourd'hui, des autobus bondés qui passent par la circonscription de Davenport, par exemple, pour transporter les travailleurs essentiels entre leur domicile et leur lieu de travail.

C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il est très important que le gouvernement fédéral prenne l'initiative dans ce domaine, avec les provinces. Comme le maire, M. Tory, l'a dit vendredi dernier, la situation est alarmante et nous ne pouvons pas attendre plus longtemps.

Mme Julie Dzerowicz: À titre d'information, je suis née et j'ai grandi dans le centre-ville de Toronto. Je peux vous assurer que vous n'avez pas à me convaincre de l'importance du système de transport en commun, le TTC, pour les résidents.

Je sais que les deux tiers des revenus de la commission des transports en commun de Toronto proviennent de la boîte de perception, et je sais que le nombre d'usagers a chuté d'environ 90 %. La baisse temporaire des revenus a-t-elle été compensée par des changements opérationnels ou d'autres ajustements généraux?

M. Marco D'Angelo: Oui. Quelques avis de mise à pied ont été annoncés ces dernières semaines, mais encore une fois, à mesure que les villes reprennent leurs activités, c'est tout le contraire de ce qui est nécessaire pour respecter l'éloignement physique et aider les gens à reprendre le travail.

• (1640)

Mme Julie Dzerowicz: C'est la seule chose qui a été faite... je parle des mises à pied.

M. Marco D'Angelo: Je dirais que cela concerne un peu aussi le diesel, car nous avons entendu dire que les réductions de service avaient un peu diminué. On fait peut-être moins de réparations, mais dans l'ensemble, les villes offrent un service de transport en commun complet à des millions de personnes, et nous avons besoin d'un service presque complet pour respecter la règle des deux mètres et offrir une fréquence adéquate. C'est le défi qui nous attend et c'est pourquoi nous demandons au gouvernement fédéral de mener cette discussion.

Mme Julie Dzerowicz: D'accord.

J'aimerais poursuivre la série de questions entamée par Mme Koutrakis au sujet des 400 millions de dollars et de la façon dont vous souhaitez les dépenser. J'aimerais beaucoup obtenir des détails supplémentaires à cet égard.

Les 400 millions de dollars que vous demandez visent-ils une période de six mois ou d'un an? Cet argent servira-t-il directement à récupérer les pertes et à payer les conducteurs? Demandez-vous un montant égal à la province?

M. Marco D'Angelo: C'est un montant général de 400 millions de dollars par mois, et nous sommes ouverts à tout accord entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux sur la manière de le répartir. Ce qu'il faut retenir, c'est que c'est la somme que perdent nos systèmes chaque mois.

Au fur et à mesure que les usagers reviennent, ce montant diminuera progressivement jusqu'à ce que nous atteignons un niveau d'utilisation qui permettra à notre système d'être à nouveau viable.

Mme Julie Dzerowicz: Je vous remercie.

Ma dernière question s'adresse à M. McKenna, de l'Association du transport aérien du Canada.

En passant, je m'ennuie de prendre l'avion. Je suis l'une des quelques personnes au Canada qui s'ennuie de prendre l'avion et j'embarquerais dans un avion demain si je pensais que c'est sécuritaire.

J'aimerais poursuivre la série de questions sur la façon de regagner la confiance des passagers. Dans des endroits comme Hong Kong, et peut-être Taïwan, dès qu'on arrive dans un aéroport, on doit se soumettre à des tests et attendre qu'ils soient terminés. Ensuite, il faut télécharger une application et faire un suivi pendant les 14 jours de notre confinement.

Recommanderiez-vous au Canada d'envisager l'adoption d'une telle mesure, ou d'une variante de cette mesure, ou souhaitez-vous attirer notre attention sur différents systèmes que vous avez observés ailleurs dans le monde et qui pourraient inspirer confiance à nos passagers?

M. John McKenna: En fait, nous nous penchons actuellement sur cette question et nous examinons les mesures qui ont été adoptées ailleurs. Nous devons ensuite déterminer ce que les lois nous permettent de faire, car les lois canadiennes sur la protection de la vie privée sont très strictes.

Nous devons également tenir compte des différents types d'aéroports au Canada. Nous pouvons ainsi avoir un système pour les aéroports internationaux et un autre pour les aéroports régionaux. En effet, les aéroports régionaux ne peuvent pas nécessairement se permettre d'avoir l'équipement que doivent avoir les aéroports internationaux, et nous examinons donc toutes ces variables.

Bien entendu, les voyages internationaux représentent une préoccupation majeure, car ils forment une grande partie des déplacements. Les aéroports des grandes villes, qui font partie du système aéroportuaire national, pourraient mettre en place un système approprié, mais je ne sais pas si ce serait possible dans tous les petits aéroports régionaux. Et il y a des centaines d'aéroports régionaux dans notre pays.

Le président: D'accord, je vous remercie. Je sais que le coût présente également un facteur important pour la ville de Charlotte-town et pour d'autres petites villes.

La parole est maintenant à Mme Elizabeth May, qui posera quelques questions. Je poserai ensuite moi-même une question.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Merci beaucoup, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Kendrick. Je reviens sur une question posée par Todd Doherty.

Comme vous le savez, car vous êtes la personne qu'on cite dans toutes les nouvelles qui expliquent la situation aux habitants de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, nous perdons les services de Greyhound. Comme vous le savez, parce que vous le dirigiez autrefois, il n'y a aucun service entre un grand nombre de collectivités des régions rurales de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. Lorsqu'on évalue la situation à l'échelle du Canada, on constate que la Saskatchewan a perdu son service d'autobus et que les Maritimes sont dans le même bateau. Je pense à la période avant la pandémie et je me demande si on peut faire valoir que c'était un modèle fonctionnel. Comme M. Doherty l'a laissé entendre, les services d'autobus lucratifs font partie d'un monopole, surtout ceux offerts sur l'autoroute 401, en Ontario.

Que faudrait-il faire pour avoir un système qui fonctionne mieux?

Ensuite, j'aimerais poser la même question à M. D'Angelo, afin d'obtenir une réponse plus adaptée au secteur public. Toutefois, en ce qui concerne le secteur privé, j'ai réellement l'impression que vous nous avez laissé tomber.

Monsieur Kendrick, je serai honnête avec vous. Je suis très fâchée que vous ayez éliminé les services offerts en Colombie-Britannique sans même en discuter avec la ministre provinciale, selon ses déclarations. En effet, la ministre Claire Trevena et les médias ont déclaré que Greyhound ne lui avait pas demandé son aide avant d'annuler tous les services.

Je tiens également à ajouter que l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées a établi un lien entre le manque de transport public et la raison pour laquelle les femmes marginalisées, autochtones et vulnérables font de l'auto-stop.

À votre avis, qu'est-ce qui aurait permis à ce modèle d'être fonctionnel?

J'aimerais poser la même question à M. D'Angelo.

M. Stuart Kendrick: Je vous remercie de votre question.

Il faudrait plusieurs années de discussions continues avec les échelons de gouvernement provincial et fédéral sur des problèmes spécifiques de l'Ouest canadien, notamment la baisse du nombre d'utilisateurs dans les régions rurales de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan. Il y a de nombreux documents sur Greyhound. J'ai même personnellement participé à plusieurs réunions sur le sujet au fil des ans. Je ne sais pas trop pourquoi l'annonce faite au niveau provincial indiquait que certains renseignements n'avaient pas été fournis à l'avance. Je serais heureux de vous faire parvenir de nombreux documents qui indiquent exactement le contraire.

Pour en venir à l'enjeu véritable, si vous voulez parler spécifiquement de la Colombie-Britannique et de la plupart des provinces de l'Ouest canadien, le soi-disant monopole de l'exploitation des corridors à haute densité et du maintien des routes rurales fonctionnait il y a 10 ou 15 ans. Il a cessé de fonctionner lorsqu'on a commencé à

observer un déclin de certaines populations rurales. En effet, les gens ne prenaient plus l'autobus, mais les entreprises comptent sur la boîte de perception pour payer leurs factures, et elles ont de nombreux coûts fixes et variables.

Des fonds ont été dépensés entre Prince George et Prince Rupert et d'autres ont été dépensés pour régler certains des problèmes de transport en commun en milieu rural. Il s'agissait d'assurer la connectivité. L'argent dépensé à ce moment-là, ainsi que l'argent dépensé dans le cadre des transports pour des raisons de santé dans le Nord et dans certaines autres régions de l'intérieur, était de l'argent bien investi. Mais était-ce suffisant pour permettre à Greyhound ou à un concurrent qui devait assurer ces liaisons de survivre? Cela dépend des revenus perçus dans les boîtes de perception.

● (1645)

Mme Elizabeth May: Monsieur le président, s'il me reste du temps, j'aimerais poser la même question à M. D'Angelo.

Existe-t-il un autre modèle qui pourrait fonctionner pour nos routes rurales?

M. Marco D'Angelo: Nous n'annulons pas les services; nous fournissons ces services et nous perdons des centaines de millions de dollars par mois. Nous sommes un service public essentiel. Nous pensons qu'il est possible d'aider les services de transport entre les collectivités, mais nos systèmes municipaux sont sur le point de s'effondrer. Nous avons besoin d'une aide urgente du gouvernement fédéral.

Mme Elizabeth May: Je vous remercie.

Le président: J'aimerais remercier tous les intervenants.

On peut seulement survivre un certain temps lorsqu'on perd des centaines de millions de dollars par mois.

Ce matin, j'ai passé pas mal de temps à discuter avec les dirigeants de Maritime Bus, Coach Atlantic et T3 Transit, qui s'occupent, dans une certaine mesure, de tous les aspects du transport terrestre dans les Maritimes.

J'avoue que j'ai un peu de mal à trouver la solution qui correspond à chaque aspect de vos propositions. Je sais aussi qu'il y a des questions de compétence et même des questions juridiques en ce qui concerne BC Ferries.

Je demanderais à chacun d'entre vous de résumer ce que vous proposez comme étant la plus simple des solutions que le gouvernement fédéral doit mettre en œuvre. Plusieurs personnes ont affirmé que le gouvernement fédéral doit faire preuve de leadership à cet égard. C'est probablement vrai. Il doit toutefois le faire en collaboration avec les municipalités et les provinces. Pouvez-vous nous faire un résumé de chaque situation?

Je vais suivre la liste et commencer par vous, monsieur McKenna.

M. John McKenna: Je vous remercie, monsieur.

En fait, notre industrie a besoin de liquidités. C'est tout ce dont nous avons besoin. Nous n'avons pas besoin de nous endetter davantage. Nous avons besoin de liquidités. C'est ce que nous demandons au gouvernement. C'est la réponse à votre question.

Le président: Je vous remercie, monsieur McKenna.

Monsieur D'Angelo, vous pouvez répondre à la question.

M. Marco D'Angelo: Je vous remercie, monsieur le président.

Je crois que vous avez vraiment décrit ce qui arrivera au système si le gouvernement ne prend pas les mesures nécessaires. Il ne devrait pas s'agir d'un enjeu partisan ou d'une question de compétence. C'est un enjeu d'importance nationale. Nous devons trouver une façon d'aider les Canadiens qui dépendent, chaque jour, des services de transport en commun d'un bout à l'autre du pays. Il revient au gouvernement fédéral et aux gouvernements provinciaux de trouver une solution.

Je suis heureux de pouvoir le répéter.

Le président: Vous dites que dans ce contexte, il s'agit de 400 millions de dollars par mois.

M. Marco D'Angelo: Le total actuel est de 400 millions de dollars par mois.

Le président: Monsieur Wardrop, vous avez la parole.

M. Dave Wardrop: J'aimerais me faire l'écho de ces commentaires. La seule chose que j'aimerais ajouter, c'est l'importance de la coordination entre les différentes administrations à l'échelon provincial, municipal et fédéral. Je crois que c'est un élément clé pour que tous les programmes soient mis en œuvre de manière efficace et coordonnée à l'échelle du pays.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Kendrick, vous avez la parole.

M. Stuart Kendrick: Il est important que le gouvernement fédéral se penche réellement sur tous les modes de transport, en particulier pour les clients qui dépendent des autobus interurbains. Il y a aussi la connectivité avec les traversiers municipaux et provinciaux et les transporteurs aériens. Il faut faire en sorte qu'il existe, après la pandémie de COVID-19, des options pour les déplacements.

• (1650)

Le président: En résumé, cela revient-il à l'argent? Est-ce une question de liquidités?

M. Stuart Kendrick: Pour le secteur privé, il s'agit réellement d'avoir des fonds de fonctionnement qui permettent d'offrir un service fiable et un niveau de confort adéquat après la pandémie.

Le président: D'accord. Je vous remercie.

Monsieur Lefebvre, vous avez la parole.

[Français]

M. Stéphane Lefebvre: Je vous remercie, monsieur le président.

Notre secteur d'activité dépend de l'économie de chacune des provinces en matière de tourisme international et de tourisme local. Il est important pour nous d'avoir des fonds pour relever notre industrie, et pas sous forme de prêts. Notre industrie a besoin de fonds pour récupérer ce qu'elle a perdu et lui permettre de prospérer et de continuer ses activités, au même titre que les compagnies de transport aérien et de transport ferroviaire, qui sont aussi dans le domaine touristique et qui permettent à nos citoyens de découvrir leur pays.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Madame Paleczny, vous avez la parole.

Mme Kelly Paleczny: J'aimerais encore une fois me faire l'écho des propos de certains intervenants précédents. L'intérêt manifesté par le gouvernement fédéral pour aider notre industrie à faire face

aux problèmes auxquels nous sommes confrontés actuellement encouragera la participation des gouvernements provinciaux et le lancement de ces discussions très importantes.

Le président: Monsieur Buy, vous avez la parole.

M. Serge Buy: C'est assez facile. En effet, il n'est pas difficile de désigner BC Ferries comme étant un organisme réglementaire. Nous pourrions le faire ce soir. La question pourrait ensuite être renvoyée au Cabinet. C'est une décision assez facile à prendre. Les fonds existent déjà.

Il faut modifier la loi pour soutenir les organismes qui n'ont pas de revenus pour 2019 en raison d'autres catastrophes, et il faut créer un programme pour aider les services de transport essentiels au lieu d'offrir des garanties de prêts. Je suis d'accord avec M. Kendrick. Il faut que ce soit des fonds opérationnels, et on peut déterminer cela en fonction du nombre de passagers, au besoin.

Si les gouvernements souhaitent trouver une façon facile d'y arriver, c'est probablement la façon la plus facile.

Le président: D'accord. Cela dit, nous devons nous arrêter ici. Nous accueillerons bientôt un autre groupe composé de huit témoins.

Au nom du Comité, j'aimerais remercier chaque témoin d'avoir comparu et d'avoir présenté son point de vue, et d'avoir formulé des critiques constructives. Nous vous en sommes reconnaissants.

Nous vous souhaitons la meilleure des chances.

Nous allons suspendre la séance pendant un moment et accueillir les nouveaux témoins.

Je vous remercie.

• (1650)

(Pause)

• (1710)

Le président: La séance reprend.

Nous accueillons le deuxième groupe de témoins de la 31^e réunion du Comité permanent des finances de la Chambre des communes. Nous nous réunissons conformément à l'ordre de renvoi adopté par la Chambre et pour parler de la réponse du gouvernement à la pandémie de la COVID-19.

Je ne ferai pas d'autres déclarations préliminaires, car nous accueillons maintenant huit témoins.

Je demanderais aux témoins de s'en tenir le plus possible à cinq minutes pour faire leur exposé, afin que nous puissions avoir le temps de poser des questions.

Nous vous souhaitons encore une fois la bienvenue. Nous vous sommes reconnaissants d'être ici.

Nous entendrons d'abord Chris Reynolds, président d'Air Tindi Ltd.

M. Chris Reynolds (président, Air Tindi Ltd.): Merci beaucoup de me donner l'occasion de prendre la parole.

Je vais vous donner quelques renseignements généraux sur Air Tindi. Nous avons des activités dans les Territoires du Nord-Ouest depuis 32 ans, à partir de Yellowknife. Air Tindi est l'un des plus gros employeurs de la ville — avant l'arrivée de la COVID-19. Elle compte environ 200 employés, et 75 % d'entre eux habitent dans les Territoires du Nord-Ouest.

Nos activités consistent essentiellement à desservir la vaste région du Nord. Nous offrons des vols réguliers, des vols d'évacuation sanitaire, des vols affrétés et des services spécialisés. Nos vols réguliers sont tous destinés aux collectivités éloignées. La plupart ne sont pas accessibles par route, et les pistes sont courtes et n'ont pas de revêtement. Cela représente environ 18 % de nos activités. Nous offrons des vols réguliers à partir de Yellowknife vers Fort Simpson, Gamètì, Wekweètì, Whatì et Łutselk'e. Pendant une courte période — pour M. Cooper —, nous offrons également des services aériens réguliers vers Fort Resolution.

Air Tindi est l'entreprise qui fournit les services d'évacuation sanitaire pour les Territoires du Nord-Ouest. Cela représente environ 25 % de nos activités. Les évacuations sanitaires se font généralement à partir de collectivités qui n'ont pas d'accès routier et qui n'ont qu'un petit poste de soins infirmiers vers de plus grands centres, comme Inuvik et Yellowknife, de même qu'Edmonton. Une partie de nos évacuations sanitaires se fait à partir de régions extrêmement éloignées, comme les terres stériles et les camps de chasse à la baleine sur l'océan Arctique. Dans ce cas, nous utilisons des aéronefs munis de flotteurs, de skis et de pneus de toundra. À l'heure actuelle, croyez-le ou non, ces appareils seraient encore sur skis dans une bonne partie du Nord.

Les services d'affrètement — navette aérienne — comprennent les vols pour les activités d'exploitation minière, les besoins en infrastructure pour le territoire et les vols gouvernementaux, et ils représentent 16 % de nos activités.

Cependant, les services aériens spécialisés représentent la majeure partie de nos activités, soit 40 % d'entre elles. Il s'agit d'opérations sur les pistes abandonnées, les lacs, les eskers et la toundra. Ce sont des équipages de vol et des aéronefs spécialisés.

Les Territoires du Nord-Ouest sont assez uniques, comme c'est le cas du Nunavut. Ils comptent un petit nombre d'aéroports — soit 27 —, mais nous utilisons en fait des centaines de lieux d'atterrissage chaque année. Ces vols sont destinés à l'aide aux Autochtones, aux enquêtes sur la faune, à la surveillance de l'environnement, à l'exploration et au tourisme.

Air Tindi a conclu des partenariats avec des organisations autochtones, y compris des coentreprises avec participation en capital dans certaines régions: Inuvialuit, dans le Nord des Territoires du Nord-Ouest; Dehcho, dans l'Ouest des Territoires du Nord-Ouest; Tłı̨chǫ, dans le Centre des Territoires du Nord-Ouest; Akaitcho, dans l'Est des Territoires du Nord-Ouest; Kitikmeot, dans l'Ouest du Nunavut; Kivalliq; et dans la région de Baffin.

Comme tout le monde le sait, la COVID-19 a d'énormes répercussions sur les services aériens. Air Tindi n'y a pas échappé. À la mi-mars, nous avons pris des mesures drastiques pour assurer notre survie. En avril, nous avons vu des effets presque immédiats: une réduction de nos revenus d'au moins 50 %. Il en est de même en mai, et il semble que la situation se prolongera durant l'été. Nous doutons fort que nous voyions une légère embellie avant juin 2021. Nos activités sont saisonnières en raison de la période de 24 heures de clarté dans les Territoires du Nord-Ouest et du manque d'aéroports. Habituellement, on utilise la saison estivale, qui offre plus de lumière et un meilleur temps pour les vols.

Essentiellement, à l'heure actuelle, notre contrat d'évacuation sanitaire est notre seule source de revenus régulière. La fermeture de la frontière des Territoires du Nord-Ouest fait en sorte qu'il nous est impossible de garder à l'emploi les gens qui ne résident pas dans les

Territoires du Nord-Ouest tout en nous acquittant de notre responsabilité sociale de réduire la propagation. Nous avons dû mettre à pied jusqu'à 40 % de notre personnel. Nous avons réduit nos vols réguliers de 70 %, et nous avons imposé des gels de salaires et d'embauche, des reports de salaires des cadres, et des reports ou des annulations d'autres programmes.

L'industrie dans le Nord a vécu à peu près la même situation. Certaines compagnies aériennes — comme North-Wright Air, qui est basée à Norman Wells et assure les services dans la région du Sahtu — ont interrompu tous leurs vols réguliers pendant la phase de confinement. D'autres ont procédé à des réductions d'horaires draconiennes, et certaines compagnies aériennes basées sur le tourisme ne survivront pas à cette situation, ainsi que, à ce qu'on dit, certaines compagnies d'aéronefs à voilure tournante et d'autres compagnies. Il y a des compagnies aériennes qui ont reçu la majorité de l'aide et qui n'ont pas procédé à des compressions.

Pour nous, l'aide a été très importante, vraiment essentielle. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a travaillé bien au-delà de l'horaire de neuf à cinq pour soutenir nos activités et les services importants que nous offrons dans le Nord sur tous les plans: santé, sécurité alimentaire et intervention d'urgence.

● (1715)

Il nous a avancé les frais relatifs à notre contrat d'évacuation sanitaire de 1,2 million de dollars pour deux ou trois mois.

La Subvention salariale d'urgence du Canada est une mesure fantastique pour nous. Nous avons pu réembaucher tous nos employés en avril, mais avec le triste avertissement que c'était grâce à la subvention, exclusivement, et non à des revenus. Selon nos estimations pour 2020 et 2021, la taille d'Air Tindi devrait correspondre à 60 % de la taille qu'elle avait et de nombreux postes seront supprimés lorsque la subvention salariale d'urgence prendra fin.

Nous avons pu profiter du programme de services aériens essentiels dans le Nord. Il est destiné aux Territoires du Nord-Ouest, au Yukon et au Nunavut. Il s'agissait de permettre aux compagnies de transport aérien régulier de maintenir un minimum de services. Nous avons reçu 1,565 million de dollars, ce qui nous a permis d'augmenter le nombre de vols réguliers de 10 %.

Nous avons fait tout ce que nous pouvions, ce qui inclut des congés de paiement et d'assurance de la part de nos prêteurs.

Le Programme de crédit aux entreprises a également joué un rôle important dans l'obtention d'une marge de crédit supplémentaire.

Si Air Tindi ne reçoit pas d'aide supplémentaire, elle devra s'endetter de plus en plus pour survivre. Ce modèle risque de ne pas être viable à long terme. Nous devons continuer à prendre des mesures draconiennes pour survivre jusqu'à l'été prochain, puis continuer de recevoir de l'aide sous forme de subventions ou la subvention salariale d'urgence.

En 2021, notre entreprise sera beaucoup plus petite, avec 40 % d'employés en moins. Nous espérons que ce sera suffisant.

Compte tenu des répercussions économiques de la fermeture de la frontière des Territoires du Nord-Ouest, l'exploitation minière, les infrastructures, l'exploration et le tourisme sont soumis à de fortes contraintes. En raison de la vaste étendue géographique du Nord, des territoires en particulier, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut, les coûts de transport constituent le plus grand obstacle à la reprise et à la croissance.

Nous pensons qu'un soutien financier gouvernemental de ces coûts de transport pour le soutien et le développement des infrastructures, l'exploitation et l'exploration minières, l'assainissement et le tourisme est essentiel pour stimuler l'économie.

En terminant, j'aimerais dire qu'Air Tindi est très reconnaissante de l'aide fédérale — la subvention salariale d'urgence, le Programme de crédit aux entreprises et le programme des services aériens essentiels du Nord. Je tiens à préciser que cela ne devrait pas être offert uniquement aux transporteurs qui offrent des services aériens réguliers, mais aussi aux pourvoyeurs du secteur du tourisme et aux autres exploitants de vols d'affrètement à contrat de type ad hoc qui sont essentiels pour le Nord.

Sans un soutien supplémentaire, il se pourrait que nous ne survivions pas à la pandémie. Stimuler l'économie à l'aide d'une subvention au transport s'avère essentiel à une reprise durable et à la croissance économique.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Reynolds.

C'est maintenant au tour de la directrice générale du Canadian American Business Council, Mme Greenwood.

Il y a plus d'un moyen de vous faire traverser la frontière, madame. La parole est à vous.

Mme Maryscott Greenwood (directrice générale, Canadian American Business Council): Merci beaucoup, monsieur le président, merci beaucoup, mesdames et messieurs. Je suis ravie d'être parmi vous de cette façon.

Plus que tout autre duo de pays dans le monde, les États-Unis et le Canada collaborent en tant que partenaires économiques intégrés. Les États-Unis vendent plus de marchandises au Canada que dans n'importe quel autre pays; ils en vendent plus au Canada qu'à la Chine, au Japon et au Royaume-Uni réunis. C'est pourquoi nous croyons que les deux pays doivent préconiser une réponse commune forte sur le plan de la fabrication alors que nous nous attaquons à la crise de santé publique qu'est la COVID-19 et que nous aidons nos économies à se reconstruire.

Plus précisément, nous croyons que nos deux pays doivent continuer à travailler ensemble à une réponse à la COVID-19 afin d'atteindre les quatre objectifs de base suivants: assurer la disponibilité de l'équipement de protection individuelle dans les deux pays; concevoir des solutions manufacturières canado-américaines pour reconstituer et maintenir des réserves stratégiques d'équipement médical; continuer à faire en sorte que les personnes et les biens traversent la frontière efficacement sans interrompre nos chaînes d'approvisionnement essentielles; et accroître les débouchés entre nos deux pays afin de stimuler la reprise et d'être concurrentiels à l'échelle mondiale.

Le maintien d'une chaîne d'approvisionnement ouverte et efficace pendant et après la crise de la COVID-19 permettra de sauver des vies et nous aidera dans la lutte contre la pandémie. Cela nous fournira l'infrastructure nécessaire pour relancer l'économie afin de rivaliser avec d'autres régions du monde dans un contexte économique mondial qui évolue rapidement.

Nous nous joignons à un nombre croissant d'entreprises, de travailleurs et organisme de pression pour exhorter nos gouvernements et tous les Canadiens et Américains à faire front commun dans le marché mondial, à écarter ceux qui nous divisent et à faire

face à nos concurrents internationaux. Comme beaucoup l'ont peut-être vu, nous avons lancé une campagne: cabc.co/rebound.

Je vais seulement vous nommer brièvement les organismes qui se sont joint à nous dans cet effort: AmCham Canada, Chambre de commerce américaine au Canada - section Québec, Association of Equipment Manufacturers, Association of Oil Pipelines, BIOTEC Canada, Border Policy Research Institute, Conseil canadien des affaires, Canada-U.S. Business Association, Association canadienne des exportateurs à l'alimentation, Canada Arizona Business Council, CanAm Border Trade Alliance, Manufacturiers et exportateurs du Canada, Association des pharmaciens du Canada, Produits de santé consommateurs du Canada, Council of the Great Lakes Region, Energy Equipment and Infrastructure Alliance, Produits alimentaires et de consommation du Canada, Future Borders Coalition, gouvernement de l'Ontario, gouvernement du Québec, Greater Kansas City Chamber of Commerce, International Business Council of the Illinois Chamber of Commerce, Médicaments novateurs Canada, Lake Champlain Regional Chamber of Commerce, Lake Placid Regional Office of Sustainable Tourism, MedTech Canada, NASCO, New England-Canada Business Council, New Hampshire-Canadian Trade Council, North Country Chamber of Commerce, Ohio-Canada Business Council, Ontario Chamber of Commerce, Pacific Northwest Transportation Services, Fédération des chambres de commerce du Québec, Business Council of New York State, Chambre de commerce du Canada, United States Chamber of Commerce, Vermont Chamber of Commerce, Women in Trucking Association, Woodrow Wilson International Centre for Scholars et John Hopkins University School of Advanced International Studies.

C'est toute une liste, et elle s'allonge. Nous invitons tous les citoyens et tous les organismes à se joindre à nous pour discuter de la manière dont le Canada et les États-Unis doivent relever ensemble les défis qui se présentent. Nous sommes plus forts ensemble.

Merci beaucoup.

• (1720)

Le président: Merci, madame Greenwood.

C'est maintenant au tour de M. Ron Lemaire, président de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes.

M. Ron Lemaire (président, Association canadienne de la distribution de fruits et légumes): Merci, monsieur le président, merci, mesdames et messieurs.

Au nom de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes et de ses 850 entreprises membres au Canada, de notre chaîne d'approvisionnement, essentiellement, de la ferme à l'assiette, je suis ravi de vous donner notre point de vue sur les outils, les incitatifs et les mesures fiscales que nous jugeons nécessaires pour régler certains des problèmes à court et à long terme qui surviendront dans notre secteur en raison de la COVID-19. Vous trouverez de plus amples renseignements dans le mémoire qui a été soumis au Comité.

Depuis le début de la pandémie, nous avons constaté des changements massifs dans nos marchés. Il y aura à la fois des gagnants et des perdants. Avec le confinement des Canadiens à la maison et les changements qui se sont produits dans les habitudes d'achat durant la pandémie, à la fin avril, nous avons constaté que les ventes au détail de légumes et de fruits avaient augmenté de 8 % et de 5 % respectivement. Ce sont les produits de base, comme les pommes de terre et les oignons, qui sont responsables de cette hausse, et la situation commence à se stabiliser. Les services d'alimentation, qui représentent 30 % de notre chaîne de valeur, n'ont pas eu cette chance. Les répercussions catastrophiques sur ce secteur et sur ses fournisseurs se feront sentir pendant des années. Si les services de livraison et de cueillette en bordure de rue ont fait passer les ventes de fruits et légumes aux restaurants de 0 à 20 % et parfois 30 % du volume traditionnel, la reprise sera longue, car l'éloignement physique et la peur des consommateurs joueront un rôle dans la réouverture des restaurants.

De nombreuses ventes de fruits et légumes dépendent du volume en raison de faibles marges. Lorsque les restaurants rouvrent, il ne sera pas possible de faire les ventes habituelles et nécessaires compte tenu de l'espace physique restreint et du nombre de clients. Il s'agira d'une décision clé. Sans espace et sans clientèle, des restaurants pourraient décider de ne pas rouvrir, ce qui aurait des répercussions supplémentaires sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

L'un des points positifs possibles, c'est le passage au commerce électronique et au service de ramassage en magasin. Certains petits restaurants et comptoirs pourraient décider de mener leurs activités en ligne en raison du succès qu'ils ont eu et, ce faisant, ils réduiront leurs coûts de location et leurs frais généraux, mais cela signifiera qu'ils n'engageront pas la main-d'œuvre qu'ils embauchent habituellement.

Nous avons également constaté que les producteurs et les fournisseurs ont la possibilité de se servir davantage du commerce électronique dans tout le pays, mais si les collectivités rurales n'ont pas accès à un service Internet à large bande, c'est très difficile. Il est essentiel que nous examinions comment nous pouvons ajouter cet accès.

Une grande partie de nos membres, en particulier ceux qui font la cueillette, l'emballage et la transformation, sont également durement touchés en raison de la hausse des coûts des intrants, des problèmes d'accès à la main-d'œuvre et des changements opérationnels. Le gouvernement a annoncé que 77 millions de dollars seraient réservés à l'ensemble de l'industrie de la transformation, et c'est apprécié, mais cela ne sera pas suffisant par rapport à l'ampleur des répercussions que tous les groupes de transformation observent.

Dans un monde post-COVID, la poursuite des activités sera le défi de la transition. La complexité et le caractère saisonnier de l'industrie font en sorte que les grandes et les petites exploitations de notre chaîne d'approvisionnement doivent avoir accès aux programmes et aux outils que le gouvernement a créés.

Nous savons que le gouvernement ne peut pas continuer à injecter de l'argent dans le système. Cependant, des programmes tels que la Subvention salariale d'urgence du Canada devraient être revus et prolongés au-delà de septembre pour les secteurs très durement touchés, comme les fournisseurs et les acteurs des services d'alimentation et de la chaîne d'approvisionnement des fruits et légumes. La Prestation canadienne d'urgence et la Prestation canadienne d'ur-

gence pour les étudiants doivent également être ajustées pour soutenir les chômeurs canadiens sans dissuader les gens de travailler.

D'autres programmes et outils doivent être envisagés, notamment la protection contre la faillite pour les vendeurs de fruits et légumes; des crédits d'impôt ciblés pour les services essentiels désormais nécessaires pour modifier les pratiques commerciales et acheter de nouveaux équipements, y compris de l'équipement de protection individuelle; et des programmes plus efficaces permettant d'accéder à des fonds pour un secteur qui fonctionne avec de très faibles marges et peu de capitaux disponibles.

J'ai mentionné la prestation canadienne d'urgence. Elle a eu des conséquences imprévues, notamment à court terme, pour de nombreux emballers, distributeurs, grossistes et petits détaillants, car les difficultés de réembauche et l'absentéisme commencent à être importants. Compte tenu de la réalité à laquelle ils sont maintenant confrontés, des travailleurs décident de rester chez eux et de ne pas s'exposer potentiellement à la COVID et de demander les 2 000 \$ par mois, et il y en a beaucoup qui choisissent de demander la PCU. Le plafond de 1 000 \$ de revenu mensuel admissible ne suffit pas tout à fait à les inciter à travailler dans l'industrie. Nous suggérons d'augmenter le plafond de revenu admissible ou de prévoir des exemptions ciblées pour permettre aux Canadiens de recevoir la PCU et de travailler dans la chaîne d'approvisionnement en fruits et légumes au cours des 10 prochains mois.

La prestation d'urgence pour les étudiants est une autre mesure qui dissuade les étudiants de travailler. L'augmentation de la limite de revenu admissible ou l'octroi d'une exemption ciblée concernant cette limite pourraient encourager un plus grand nombre d'étudiants à demander cette prestation et à travailler pour des fournisseurs essentiels, comme le secteur agricole.

- (1725)

L'annonce récente de mesures incitatives et d'une subvention salariale pour les étudiants nouvellement embauchés donne suite à l'une de nos revendications, et nous nous réjouissons de la mise en oeuvre de nouvelles mesures visant à favoriser l'emploi des jeunes dans le secteur agricole.

Il est important de noter que bon nombre d'exploitations agricoles ne commencent à générer des revenus qu'au moment de la récolte et qu'une grande partie des recettes provenant de la saison en cours ne se matérialisent qu'à la fin de l'année. Il devient ainsi impossible pour ces producteurs de démontrer que leurs revenus ont chuté de 30 % pour établir leur admissibilité à la subvention salariale d'urgence. Nous devons chercher des solutions pour qu'un plus grand nombre de producteurs agricoles puissent être admissibles.

En outre, le secteur des fruits et légumes frais ne peut pas bénéficier du programme de protection de la faillite. Nous avons demandé la mise en place d'un modèle de fiducie de type PACA pour appuyer les producteurs et les distributeurs canadiens de fruits et légumes. Nous encourageons le gouvernement à poursuivre l'analyse des possibilités offertes dans le cadre de ce programme, car nous ne sommes pas pour l'instant suffisamment protégés contre les risques de faillite.

Enfin, compte tenu des changements que nous avons dû apporter à nos activités et à la structure opérationnelle de notre chaîne d'approvisionnement en raison de la pandémie, notamment pour ce qui est de l'achat d'équipement de protection individuelle, nous préconisons, même si nous sommes reconnaissants pour le financement de 77 millions de dollars, l'instauration d'un crédit d'impôt pour aider l'industrie à acquérir l'équipement essentiel à la protection de ses employés.

Nous remercions le gouvernement pour l'ensemble de son travail et notamment pour la grande célérité avec laquelle il a pu mettre en oeuvre des mesures extrêmement importantes pour venir en aide à notre secteur en même temps qu'à tous les Canadiens. Nous nous réjouissons à la perspective de poursuivre la collaboration avec vous pour essayer de dégager de nouvelles pistes de solution pour l'avenir.

● (1730)

Le président: Merci, monsieur Lemaire.

Nous allons maintenant entendre Mme Diane Gray, présidente-directrice générale de CentrePort Canada.

À vous la parole, madame Gray.

Mme Diane Gray (présidente-directrice générale, CentrePort Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, merci beaucoup de m'avoir invitée à participer à votre séance d'aujourd'hui.

Comme on vient de l'indiquer, je m'appelle Diane Gray et je suis présidente-directrice générale de CentrePort Canada.

Pour le cas où certains ne le sauraient pas, je précise que CentrePort est un port intérieur trimodal de 20 000 acres situé à Winnipeg, au Manitoba. Les concepteurs ont voulu en faire une collectivité autonome s'articulant autour du transport par rail, par camion et par avion, de multiples zones industrielles pour les entreprises, de secteurs résidentiels et commerciaux, et de services d'éducation et de formation. Avec l'aide de tous les ordres de gouvernement, nous avons pu mettre en place l'infrastructure nécessaire, y compris différents services de soutien, dont un processus accéléré d'aménagement du territoire.

Il s'agit en fait de stimuler l'activité économique en misant sur la facilité à faire des affaires. La pandémie de COVID-19 et les perturbations économiques qu'elle a causées n'ont certes pas manqué de compliquer la tâche à un peu tout le monde. Bien que certains secteurs industriels aient été touchés plus durement que d'autres, je vais vous parler de quelques enjeux qui préoccupent bon nombre des entreprises avec lesquelles j'ai été en contact, que ce soit directement ou par l'entremise d'organisations comme le Business Council of Manitoba, la Manitoba Trucking Association, les chambres de commerce de notre province, Manufacturiers et exportateurs du Canada et le World Trade Centre Winnipeg.

Je vais traiter brièvement de trois de ces enjeux qui sont en lien avec le sujet à l'ordre du jour, soit la viabilité des entreprises et des chaînes d'approvisionnement.

Tout d'abord — et je vais poursuivre dans le sens de ce que disait Mme Greenwood —, il importe d'assurer le maintien et le renforcement de la chaîne d'approvisionnement nord-américaine. Il est primordial pour les entreprises et les consommateurs du Canada que l'on envisage notre économie dans une optique continentale. En gardant cette frontière ouverte, nous avons permis à notre économie

nord-américaine fortement intégrée de poursuivre ses activités au bénéfice des entreprises et des gens.

Pour vous donner une idée de l'importance de cette ouverture pour CentrePort et pour l'économie du Manitoba, je peux vous dire que, l'an dernier seulement, des échanges commerciaux d'une valeur totalisant 22,6 milliards de dollars ont eu cours via le poste frontalier d'Emerson, au sud de Winnipeg, ce qui en fait le point d'entrée le plus occupé de tout l'Ouest canadien. Dans nos efforts pour aider les entreprises à se redresser, nous devons continuer à chercher des moyens de tabler encore plus sur cet avantage régional.

Nous pourrions tous donner des exemples illustrant l'importance de notre chaîne d'approvisionnement nord-américaine. Cela ne se limite pas au Canada et aux États-Unis. On peut aussi penser aux frites qui partent de l'usine de transformation de Simplot à Portage la Prairie, au Manitoba, pour aller jusque dans les restaurants McDonald de Mexico avant que les mêmes conteneurs et camions rentrent au pays avec des avocats et d'autres denrées pour les consommateurs canadiens.

Tout ça pour vous dire que la frontière est importante pour nos activités commerciales et nos chaînes d'approvisionnement, et qu'il nous faut résister à la tentation du protectionnisme afin de garder nos plus grands marchés accessibles à nos entreprises, d'autant plus qu'elles doivent se tourner vers de nouveaux clients et de nouveaux fournisseurs. C'est d'ailleurs le prochain point que je souhaite aborder.

Il y a actuellement au Canada, et surtout dans le secteur manufacturier, de nombreuses entreprises, aussi bien des PME que des organisations plus grandes, qui songent à rapatrier leurs chaînes d'assemblage et d'approvisionnement sur le continent. Des entreprises communiquent ainsi avec CentrePort à la recherche d'une assise physique qui leur permettrait de servir leurs clients nord-américains.

Pas plus tard qu'hier, une entreprise québécoise a confirmé sa décision d'ouvrir une usine d'assemblage et un centre logistique à CentrePort pour servir sa clientèle américaine. Cette décision découle en partie des craintes d'un mouvement de ressac important des Américains par rapport à la Chine, une situation que nous devons garder à l'œil. Cependant, l'entreprise en question est aussi motivée par la volonté de sécuriser sa chaîne d'approvisionnement. Ce souci de sécurité n'est pas selon moi uniquement relié à la pandémie de COVID-19, mais il n'en reste pas moins qu'il y a assurément un impact concret et notable sur les entreprises de toutes tailles.

Vous avez peut-être entendu parler de New Flyer, le plus grand fabricant d'autocars en Amérique du Nord. Cette entreprise dont le siège social est situé à Winnipeg a constaté que les retards dans l'expédition de pièces en provenance de la Chine avaient un effet d'entraînement qui décalait l'ensemble du processus de fabrication. Elle fait désormais partie des entreprises qui cherchent à rationaliser et réorienter leurs activités d'approvisionnement.

Au Canada, nous devrions nous efforcer d'exploiter au maximum les possibilités qui s'offriront dans le cadre de ce processus de rapatriement. La valeur actuelle de notre dollar nous procure un avantage, mais nous devons nous assurer d'avoir les infrastructures et les taux d'imposition qui permettront aux entreprises d'investir dans notre pays, et pas seulement plus au sud. Le Canada devrait chercher à livrer concurrence sur le plan du mode de production des biens. Une telle approche doit se fonder sur l'innovation et la technologie.

Il y a aussi un autre élément qui a été soulevé il y a quelques mois par *The Economist* qui faisait valoir que vision d'ensemble rime avec vitesse de réaction. Il s'agit de comprendre à quel point il est important pour les entreprises de transformer complètement le suivi de leurs chaînes d'approvisionnement.

• (1735)

Le deuxième sujet dont je souhaite traiter est celui de l'incertitude qui règne quant aux marchés et à la clientèle. Si l'on fait exception du secteur de la transformation alimentaire, la plupart des entreprises productrices de biens font montre actuellement d'une grande prudence en attendant de voir des signes de reprise dans leur carnet de commandes avant de reprendre leurs activités au maximum de leur capacité.

D'après les résultats d'une étude qui ont été rendus publics hier par Manufacturiers et exportateurs du Canada, plus de 70 % des entreprises manufacturières et exportatrices de notre pays ont été touchées par la COVID-19. Au moment où le commerce planétaire est remis en question dans un avenir prévisible, les entreprises à la recherche de nouveaux clients devront regarder plus près d'elles et sans doute envisager les prochains mois dans une optique continentale.

Si les gouvernements souhaitent véritablement favoriser la reprise économique, ils devront s'engager résolument à appuyer le développement de la technologie canadienne, à s'en porter acquéreurs et à l'utiliser même si ce n'est pas la moins chère sur le marché. Je pourrais vous citer de nombreux exemples de situations où nous avons négligé de nous approvisionner auprès d'entreprises de notre pays, et même de notre propre province. Il y a entre autres les autobus électriques et les technologies intelligentes pour les soins de santé, pour ne nommer que ces deux-là. Les gouvernements devraient donner l'exemple en investissant dans les technologies canadiennes et en favorisant leur déploiement toutes les fois que cela est possible.

Je vous dirais en troisième lieu que le commerce électronique est implanté pour de bon. Mais est-ce que cela change vraiment quelque chose? Il est bien certain que la pandémie a accéléré certaines tendances comme l'adhésion au commerce électronique, la transformation des activités de distribution et l'adoption de nouvelles pratiques aux points de vente, mais ce processus était déjà en cours. Il serait bon que des entreprises comme Amazon, Walmart et Alibaba ne monopolisent pas complètement le marché des biens de consommation en Amérique du Nord. Nous devons nous interroger sur les moyens à prendre pour aider les petits détaillants à répondre à la demande grâce à une distribution plus rapide des biens. Il n'y aura pas non plus de retour en arrière pour les services de livraison des épiceries. Tous ces changements influenceront sur la forme que prendra le futur modèle de distribution centralisée ainsi que sur la localisation des entrepôts pour mieux répondre aux exigences du marché. La capacité de suivre l'évolution accélérée de la technologie et de livrer rapidement ses produits sur le marché continuera de

faire la différence entre la réussite et l'échec au sein de notre économie.

En guise de conclusion, je vous dirais qu'il y a trois principales mesures que le gouvernement fédéral pourrait prendre pour assurer la viabilité de nos entreprises et rendre nos chaînes d'approvisionnement plus efficaces. Premièrement, il faut comprendre que la reprise risque d'être lente dans certains secteurs tant et aussi longtemps que les carnets de commandes des entreprises ne sont pas remplis. Il faut les aider à avoir accès à des capitaux et, dans certains cas, appuyer leurs efforts de réorientation de leurs marchés et de leurs sources d'approvisionnement.

Deuxièmement, nous vous prions de contribuer au maintien d'un environnement commercial concurrentiel grâce à des mesures fiscales et à d'autres formes de soutien, notamment en ce qui concerne l'adoption et le déploiement de nouvelles technologies.

Enfin, il faut continuer d'investir dans les infrastructures essentielles de telle sorte que les produits fabriqués au Canada, cultivés au Canada ou d'origine canadienne puissent atteindre leurs destinations finales.

Merci beaucoup. Je serai ravie de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Gray.

Nous allons maintenant entendre M. Bob Masterson, président-directeur général de l'Association canadienne de l'industrie et de la chimie.

À vous la parole.

M. Bob Masterson (président-directeur général, Association canadienne de l'industrie et de la chimie): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux de pouvoir m'adresser à vous aujourd'hui au nom du secteur de la chimie et des fabricants de matières plastiques au Canada. Pour ceux qui nous connaîtraient moins bien, je signale que nous sommes la troisième industrie manufacturière en importance au pays avec des extrants d'environ 60 milliards de dollars par année.

Je veux d'abord et avant tout exprimer la reconnaissance de notre secteur envers le Parlement et le gouvernement du Canada pour la rapidité avec laquelle vous avez mis en place toutes ces mesures visant à appuyer les particuliers et les entreprises, et notre économie d'une manière plus générale. Je vais vous dire ce qu'il en est pour notre secteur. Nous n'avons pas eu à nous remettre à ces mesures, mais nos clients ont dû le faire. Vous avez apporté ainsi une aide très importante en démontrant un leadership véritable face à une crise sans précédent.

Il y a trois choses que je voudrais que vous compreniez bien quant à la situation du secteur de la chimie au Canada. Notre secteur est résilient, a une bonne capacité d'adaptation et est en bonne posture pour contribuer à la reprise économique.

Parlons donc d'abord de la grande résilience de notre secteur. La pandémie n'a pas eu un impact substantiel sur notre industrie. Ainsi, plus de la moitié de nos membres indiquent avoir un niveau de production normal pour cette période de l'année. Il y en a environ 30 % qui disent avoir poursuivi leurs activités, mais à une cadence inférieure à la normale. On peut penser aux entreprises qui vendent des produits chimiques, des peintures et des enduits au secteur automobile. Il y a eu des semaines difficiles à passer, mais les activités n'ont pas été interrompues. Il reste un 20 % d'entreprises qui en fait produisent à un niveau supérieur à leur rythme habituel. Dans l'ensemble, notre secteur n'a pas eu à recourir à quelque mesure de soutien économique que ce soit et n'a pas l'intention de le faire. Nous n'avons pas besoin d'un ensemble d'interventions adaptées à notre situation et il y a eu très peu de mises à pied au sein de nos différentes entreprises. Nous sommes donc très résilients.

Deuxièmement, le secteur de la chimie a une bonne capacité d'adaptation en plus d'avoir un grand sens des responsabilités. Nous concevons des produits chimiques pour le traitement des eaux et la désinfection. Ce sont des produits essentiels à la sécurité publique dans une crise comme celle que nous vivons actuellement, comme en témoigne d'ailleurs la forte hausse de la demande que nous avons pu constater pour ces produits. Peut-être pourrais-je vous parler davantage des matières plastiques en répondant à vos questions, mais je peux déjà vous dire que ces matières n'étaient pas vues d'un bon œil avant l'arrivée de la COVID-19, et voilà soudainement qu'elles sont aussi très recherchées. On peut penser aux emballages des produits alimentaires. Nous avons également parmi nos membres les entreprises qui fabriquent des produits pour le secteur médical. Depuis le début de la crise, les gens comme vous et les autres Canadiens saisissent maintenant aussi bien que nous la valeur hygiénique du plastique. Les matières plastiques ont un rôle très important à jouer dans le contexte actuel. Il suffit de penser à tout l'équipement de protection individuelle qui est nécessaire. Le plastique est fortement présent dans ces produits pour lesquels la demande est énorme.

Par ailleurs, nos membres ont dû revoir leurs processus de production. Il y a par exemple BASF Canada qui fabrique des peintures et des enduits de revêtement à Windsor. L'entreprise a su s'adapter et produit maintenant du désinfectant pour les mains dont elle fait don à la collectivité. Shell Chemicals et Procter and Gamble Canada ont aussi transformé leurs opérations pour la première fois afin de pouvoir livrer ces produits essentiels pour lutter contre la pandémie.

Je vais vous donner un autre exemple de la capacité d'adaptation de l'industrie. À l'initiative de BASF Canada et de Trimac, deux entreprises membres de notre association, on a créé une plateforme d'intervention rapide permettant de diriger les équipements de protection individuelle disponibles vers les entreprises qui en ont besoin pour reprendre leurs activités. Après à peine une semaine de présence en ligne, on a ainsi pu réaliser des appariements entre 10 000 organisations canadiennes. Vous allez sur le site et vous indiquez que vous avez besoin de 5 000 tenues de protection en plastique pour votre bureau de dentiste. Quelqu'un va vous répondre en ligne et vous allez obtenir ce qu'il vous faut. Il y a donc eu 10 000 jumelages semblables pendant la première semaine seulement, et nous sommes très fiers d'abord pu contribuer à cette initiative.

Troisièmement et pour terminer, l'industrie est en excellente posture pour contribuer à la reprise économique au Canada. Nous avons actuellement pour 7 milliards de dollars de nouveaux inves-

tissements dans des projets de construction dont la planification se poursuit malgré la crise. Ces projets vont se concrétiser à la fin de 2021 ou au début de 2022, et vous pouvez vous imaginer quel stimulant pour notre économie constitueront ces nouveaux investissements de 7 milliards de dollars. Il y a quelques projets qui étaient en cours et qui ont été reportés, et quelques autres propositions qui ne se sont pas encore matérialisées. La valeur totale de ces projets atteint actuellement 11 milliards de dollars, et nous sommes persuadés que l'on annoncera à la fin de la crise que certains d'entre eux vont aller de l'avant comme prévu. Les conditions seront réunies pour que l'on poursuive les investissements et que l'on contribue ainsi à la relance.

Il a par ailleurs fallu reporter tous les projets majeurs d'investissement pour l'entretien régulier de nos grandes installations. Ces projets peuvent exiger la participation de milliers d'employés de sous-traitants et se chiffrer en centaines de millions de dollars. On ne peut tout simplement pas permettre à autant de travailleurs en sous-traitance d'entrer dans nos installations pendant la crise sans risquer de contaminer notre personnel et de devoir cesser nos activités.

● (1740)

Un jour ou l'autre, il faudra procéder à ces travaux d'entretien. Il faut espérer que nous pourrions sortir de cette crise au cours des semaines à venir et entreprendre ces projets vers la fin de l'été et à l'automne, ou au début de l'an prochain dans le pire des cas.

C'est plus d'un milliard de dollars en activités d'entretien déjà prévues qui vont être réalisées dans notre secteur.

Je rappelle donc mes trois messages principaux. Notre secteur est fortement résilient, a une grande capacité d'adaptation et est en excellente posture pour contribuer à la reprise économique. Il y a assurément des provinces comme l'Alberta, la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec qui comptent sur notre industrie pour poursuivre sa croissance et appuyer cette relance.

J'aurais deux ou trois choses à ajouter en guise de conclusion. J'aimerais vous exposer notre point de vue sur ce que le Canada peut faire pour soutenir cette croissance future et aider notre secteur à contribuer à l'économie.

Premièrement, il est essentiel que le gouvernement du Canada reconnaisse le potentiel de croissance des investissements dans le secteur. Monsieur le président, vous avez déjà entendu mes interventions à ce sujet. Il faut que l'ambivalence du gouvernement fasse place à de l'enthousiasme quant aux perspectives de croissance du secteur de la chimie au Canada.

Nous invitons tout particulièrement le gouvernement fédéral à perpétuer l'esprit de coopération qui règne actuellement. Depuis le début de la présente crise sanitaire, nous voyons le fédéral et les provinces travailler en étroite collaboration pour bien définir les rôles de chacun et prendre rapidement les mesures qui s'imposent. Il faut que l'on poursuive dans le même sens lorsque l'économie reprendra son rythme. On ne peut pas se permettre de voir les provinces ramer dans une direction et le gouvernement fédéral dans l'autre. Nous avons besoin d'une action coordonnée. Si nous pouvons y parvenir, ce sera merveilleux. C'est vraiment l'essentiel à nos yeux. Nous voulons que le gouvernement fédéral soit aussi enthousiaste que les provinces quant aux possibilités de croissance dans notre secteur.

Deuxièmement et pour conclure, je pense que nous sommes disposés à convenir que le problème des déchets de matière plastique relève de notre industrie. Nous devons le régler. Nous adhérons aux grands objectifs énoncés par le gouvernement fédéral, mais il y a une chose dont vous pouvez être certains. Si vous voulez que l'industrie de la chimie et des matières plastiques dans son ensemble comprenne que vous êtes ambivalents quant à sa résilience, son sens des responsabilités, sa capacité d'adaptation et ses perspectives de croissance des investissements, vous n'avez qu'à réglementer l'utilisation du plastique en le déclarant toxique en application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Après ce que nous avons pu observer au cours de la crise actuelle, vous indiquerez ainsi clairement au secteur que vous ne voulez pas vraiment de ces investissements.

Nous croyons qu'il y a d'autres outils qui peuvent être utilisés. Nous appuyons les objectifs d'ensemble du gouvernement et les mesures qu'il compte prendre. Nous vous demandons simplement d'utiliser un autre outil réglementaire en renonçant à déclarer que ces produits nécessaires, hygiéniques et sécuritaires sont toxiques. Nous ne croyons pas que les Canadiens soient favorables à une telle approche. Il est bien certain que notre association s'y oppose.

Je serai ravi de répondre à vos questions.

Merci encore, monsieur le président, de m'avoir permis de prendre la parole.

● (1745)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Masterson.

Nous entendons maintenant les représentants de la Coalition of Concerned Manufacturers and Businesses of Canada, M. Sobot et M. Sword.

M. Veso Sobot (membre du conseil d'administration, Coalition of Concerned Manufacturers and Businesses of Canada): Monsieur le président, je vous remercie.

Je m'appelle Veso Sobot. Je fais partie du conseil d'administration de la Coalition of Concerned Manufacturers and Businesses of Canada, qui est basée à Scarborough, en Ontario. Notre coalition compte environ 300 membres, des entreprises canadiennes qui visent toutes à créer des produits de valeur et à les vendre au Canada et dans le monde.

J'aimerais aujourd'hui vous faire part de quelques suggestions de notre coalition sur l'autosuffisance dans les chaînes d'approvisionnement.

Je reprendrai là où Bob Masterson s'est arrêté. Nous vous parlons un peu du secteur des plastiques. Comme M. Masterson le disait, les avantages des plastiques n'ont jamais été aussi clairs qu'ils ne le sont aujourd'hui. L'épidémie de COVID met clairement en lumière la vulnérabilité stratégique du Canada et sa dépendance à ces produits. Nous n'en fabriquons pas autant qu'avant au Canada, tandis qu'il faut les fabriquer ici. Les plastiques sont fabriqués à partir du gaz naturel. Nous avons l'avantage stratégique de l'accès à la matière brute dans ce secteur. L'abondance du gaz naturel au Canada nous confère un avantage sur le plan des coûts sur des pays comme la Chine, qui dérive ses plastiques du charbon.

Cependant, la Chine jouit d'autres avantages sur nous. Elle a une monnaie fixe, alors que la monnaie canadienne est volatile, ce qui est à l'avantage de la Chine. Les fabricants canadiens sont vulnérables aux recours collectifs, contrairement aux manufacturiers chi-

nois, ce qui est à l'avantage de la Chine. Les fabricants canadiens sont assujettis à des règles environnementales strictes, contrairement aux manufacturiers chinois, ce qui est à l'avantage de la Chine. Les fabricants canadiens doivent payer une taxe sur le carbone, contrairement aux Chinois, ce qui est à l'avantage de la Chine.

Nous croyons donc que le temps est venu pour que le gouvernement fédéral avantage le Canada. Voici nos recommandations pour cela.

Il faut inciter les Canadiens à rapatrier la fabrication au Canada, comme le font le Japon et les États-Unis, afin de réduire notre dépendance envers des fournisseurs étrangers hostiles et de renforcer notre sécurité nationale.

Il faut accélérer le processus d'approbation pour les entreprises canadiennes, le réduire à quelques jours plutôt que quelques mois, pour permettre aux entreprises canadiennes d'obtenir rapidement des approbations. Le gouvernement du Canada a fait appel aux fabricants afin qu'ils réorientent leur production pour fabriquer de l'équipement de protection individuelle ici. Bon nombre de nos membres ont répondu à l'appel, pour ensuite se trouver coincés dans le goulot d'étranglement du processus d'approbation. L'une des sociétés membres de notre coalition attend une approbation de Santé Canada depuis un mois pour une simple visière, alors que d'autres entreprises, à Wuhan, ont déjà reçu leur approbation. Nous sommons le gouvernement de simplifier et d'accélérer le processus pour les entreprises canadiennes.

Environnement et Changement climatique Canada travaille à établir la toxicité du plastique en ce moment. Comme M. Masterson l'a mentionné, si le plastique est qualifié de toxique en vertu de la LCPE, la sécurité des travailleurs et des consommateurs en souffrira, et des milliers de personnes perdront leur emploi au Canada, sans aucune indemnité. Nos membres nous disent qu'ils trouvent de plus en plus difficile de trouver des investisseurs privés en raison de cette orientation du gouvernement. Le gouvernement fédéral doit laisser immédiatement tomber ce projet malavisé.

Nous exhortons le gouvernement à arrêter d'investir dans l'infrastructure chinoise et à utiliser plutôt cet argent pour investir dans l'infrastructure canadienne. Tout investissement dans une infrastructure canadienne susceptible de durer de 50 à 100 ans, aux faibles taux d'intérêt actuels, permettra aux générations futures d'en bénéficier, ce qui constituera le meilleur rendement possible de toutes les options de dépenses destinées à stimuler l'économie. Laissons les besoins municipaux et le libre marché déterminer les solutions nécessaires pour créer une infrastructure de calibre mondial au Canada. Cessons de donner notre argent à la Chine pour qu'elle construise son infrastructure.

Je laisserai maintenant mon collègue, David Sword, vous présenter quelques autres recommandations de notre part.

● (1750)

M. David Sword (membre du conseil d'administration, Coalition of Concerned Manufacturers and Businesses of Canada): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité, de nous recevoir.

Je m'appelle David Sword, et je travaille dans le domaine de l'énergie. Je suis également ici pour appuyer la coalition dans sa position globale sur la fabrication et l'énergie au Canada.

Il y a un lien fort entre les projets énergétiques et le secteur manufacturier au Canada. Dès qu'il faut construire un élément d'infrastructure énergétique au Canada, le secteur manufacturier en bénéficie immédiatement, directement. Le secteur manufacturier canadien a toutes les qualités nécessaires pour aider le secteur énergétique tant à se construire qu'à poursuivre ses activités.

Cela m'amène à vous parler du gaz naturel, un combustible essentiel, que le Canada a en abondance, heureusement. Le gaz naturel est en demande tant ici qu'ailleurs dans le monde.

C'est là où le GNL entre en jeu. Le GNL est le gaz naturel liquide, bien sûr, un gaz naturel refroidi à très basse température pour former un liquide pouvant être transporté sur de longues distances. Le gaz naturel contribue à la croissance économique et au remplacement du charbon, et c'est le complément parfait à la nature intermittente des énergies renouvelables.

Il est apprécié pour sa combustion propre en termes de particules atmosphériques, mais il contient également une fraction de la teneur en GES du charbon. C'est un combustible abondamment utilisé en Asie, et il continue à se développer. Par exemple, la Chine et l'Inde se dotent chaque année de nouvelles centrales au charbon, et le Japon cherche maintenant à faire de même.

Le Canada peut et doit jouer un rôle central, un rôle mondial, en fournissant ce combustible de choix afin d'améliorer la qualité de l'air et de devenir un fournisseur de premier plan. Cela lui permettrait du même coup de s'attirer des investissements en capitaux et des emplois dans le secteur ainsi que dans l'industrie manufacturière. Il serait ainsi mieux à même de contribuer à la réduction mondiale des émissions. Ce qui monte doit redescendre quelque part, et c'est vraiment un problème mondial.

Nous devons lancer davantage de projets. Il suffit d'observer l'histoire de deux pays, le Canada et les États-Unis. Nous sommes tous deux riches en gaz naturel. Nous disposons de réserves abondantes, mais les États-Unis, qui n'exportaient pratiquement rien, ont décidé d'importer leurs ressources, si bien qu'ils sont devenus l'un des plus grands exportateurs de gaz naturel au monde en moins de 10 ans.

Selon la FERC, la Federal Energy Regulatory Commission, à Washington, les États-Unis ont actuellement 7 terminaux d'exportation, 8 autres sont en construction et 14 ont été approuvés et sont en attente de décisions finales en matière d'investissement. Au Canada, il y en a deux, et les deux connaissent des difficultés sous une forme ou une autre. Donc dans la ligue du GNL, la marque est de 29 à 2 pour les États-Unis.

Nous sommes une nation de constructeurs, mais nous n'arrivons simplement pas à mener de grands projets à bien. Il faut ouvrir la voie à ces projets de valeur. Le processus d'approbation doit être strict, mais il faut que la voie soit libre pour que les projets puissent être approuvés. Quand un promoteur respecte des règles et des lignes directrices très strictes, avec la participation du public et dans des délais raisonnables, il doit recevoir un signal lui indiquant qu'il a de fortes chances de réussir s'il respecte les règles et les critères.

Cela ne semble pas être le cas au Canada. Cela vaut pour tous les grands projets futurs et pas seulement dans le secteur des ressources. Les grands processus d'approbation ont été changés en profondeur en vertu du projet de loi C-69, donc nous recommandons que ce projet de loi soit modifié à la lumière des recommanda-

tions qui ont été soumises au Sénat pendant les délibérations sur le projet de loi.

Pratiquement tous les secteurs s'accordent pour dire que sinon, aucun grand projet ne pourra avancer, et il est évident qu'aucun ne sera entrepris dans ces conditions. Nous ne pensons pas que le projet de loi C-69 visait à arrêter tous les grands projets et l'exploitation des ressources, mais cela semble en être le résultat.

Ensemble, grâce à nos efforts, nous pouvons créer des emplois, améliorer la qualité de l'air, nous doter d'un secteur manufacturier plus prospère et créer un avenir énergétique et économique pour le Canada. Le secteur du GNL et le secteur manufacturier souhaitent jouer un rôle en ce sens. Notre organisation publiera bientôt une liste plus détaillée de recommandations pour relancer l'économie, mais les présentes recommandations seront au cœur de cette liste.

Je vous remercie de votre attention.

• (1755)

Le président: Je vous remercie de votre exposé.

Nous entendrons maintenant Richard Fadden et Jonathan Berkshire Miller, qui représentent l'Institut Macdonald-Laurier.

Monsieur Fadden, je suppose que c'est vous qui prendrez la parole.

M. Richard Fadden (ancien conseiller en sécurité nationale auprès du premier ministre du Canada, membre du conseil consultatif, Institut Macdonald-Laurier): Oui, merci, monsieur le président.

Je vous remercie infiniment de nous permettre de nous exprimer devant vous.

Permettez-moi de commencer par mentionner que je ne suis pas sûr de pouvoir dire grand-chose d'utile au Comité sur la façon détaillée de parvenir à l'autosuffisance ou sur les chaînes d'approvisionnement et la façon dont elles compromettent notre aptitude nationale à nous procurer l'équipement essentiel ou même, éventuellement, des médicaments et des aliments. J'aimerais plutôt vous toucher quelques mots des raisons pour lesquelles nous, non seulement le gouvernement fédéral, mais le pays au complet, ne sommes pas aussi bien positionnés que nous le pourrions pour faire face à des crises comme celle que nous traversons actuellement.

Pour être en mesure de gérer efficacement les crises ou les urgences, il faut une bonne prévoyance, de la planification, de la coordination et la prise de décisions pour atténuer les risques et nous préparer aux situations d'urgence. Bien sûr, je veux dire que tous les ordres de gouvernement, le secteur privé et même les particuliers doivent faire de la préparation aux situations d'urgence une activité importante en soi.

Pour être franc, et je le crois vraiment, cela fait des décennies que nous ne nous préparons pas aussi bien que nous le pourrions aux situations d'urgence. Je tiens à souligner que ce commentaire ne vise pas qu'un gouvernement en particulier. Depuis que j'ai été nommé sous-ministre par M. Chrétien, j'ai entendu pratiquement tous les premiers ministres et les ministres parler de préparation aux situations d'urgence, et pour vous montrer que je suis bon joueur, je pense que la même critique s'applique aux fonctionnaires et à moi-même. Nous avons tous eu de bien belles paroles. Nous avons tous pris de bonnes mesures initiales, mais parfois, pour de bonnes ou de moins bonnes raisons, nous n'avons pas fait tout ce que nous pouvions pour bien nous préparer aux urgences.

Je vous dirai entre parenthèses, à titre de Canadien, que nous devons trouver un moyen de composer avec les difficultés propres aux démocraties dont les élections rendent difficile la gestion des problèmes à long terme. Ce n'est pas unique au Canada, mais c'est un véritable problème.

Tout d'abord, je crois que pour nous préparer aux situations d'urgence, nous devons penser de façon organisée à tous les problèmes qui pourraient survenir: les crises géopolitiques et climatiques, les catastrophes naturelles et bien sûr, les pandémies. On prend beaucoup de mesures initiales, mais nous ne passons pas aussi bien que nous le pourrions à la deuxième étape, c'est-à-dire à la coordination au sein des gouvernements et entre eux, de même qu'avec le secteur privé, afin de convenir de ce que nous pouvons faire pour nous préparer et amoindrir les effets des crises. Nous devons dépenser à la fois du capital politique et du capital réel pour déployer des mesures d'atténuation.

Cela signifie par-dessus tout que les décideurs — et je rappelle encore une fois que je ne parle pas que des politiciens — doivent trouver le temps, l'énergie et la motivation nécessaires pour bien évaluer les problèmes à long terme. Permettez-moi de vous donner un bon exemple qui je crois, s'applique bien à la situation actuelle. Il y a quelques années, le Conseil national du renseignement des États-Unis a publié un document intitulé « *Global Trends 2025* ». Que prévoyait-il dans ce document? Il prévoyait le risque d'une maladie respiratoire hautement contagieuse qui pourrait coûter la vie de millions de personnes aux États-Unis.

Pour terminer, je soulignerai que ce faisant, nous ne devons pas accepter l'argument de certains selon lequel le Canada peut être un îlot en soi et développer toutes les capacités manufacturières et autres pour répondre à tous les besoins de ses chaînes d'approvisionnement. La meilleure solution consiste à travailler avec nos proches alliés. À ce titre, je suis d'accord dans une certaine mesure avec Mme Greenwood et Mme Gray. Nous devons interagir efficacement avec les États-Unis, mais pas seulement avec eux. Les États-Unis ne fournissent pas au Canada tout ce dont il a besoin. Nous bénéficions aussi d'autres ententes formelles avec quelques-uns de nos grands alliés, selon la nature des crises que nous pourrions devoir affronter à l'avenir.

D'une manière ou d'une autre, nous pourrions bien mieux gérer les crises futures si nous pouvons compter sur une bonne planification. Non seulement j'y crois, mais je suis absolument convaincu, compte tenu de tout ce qui se passe dans le monde actuellement, des frictions politiques, des effets climatiques et de tout le reste, qu'il y aura d'autres crises.

Je vous invite, monsieur le président, à ne pas laisser votre comité se pencher seulement sur les effets de cette pandémie, mais à garder en tête toutes les pandémies et crises futures qui se dressent à l'horizon, qu'il s'agisse de catastrophes naturelles ou d'autres choses. Nous devons mieux nous préparer. Nous devons le faire au niveau fédéral comme au niveau national et en fait, l'industrie doit également faire mieux.

Je vous remercie beaucoup de m'avoir écouté, monsieur le président. J'attends vos questions avec impatience.

• (1800)

Le président: Merci infiniment, monsieur Fadden.

Avant de donner la parole à notre dernier témoin, je dois vous dire que l'ordre des intervenants pour la première série de questions

sera le suivant: M. Poilievre, M. McLeod, M. Ste-Marie et M. Julian.

Je donne la parole à Ghislain Gervais, président de Sollio groupe coopératif.

Monsieur Gervais.

[Français]

M. Ghislain Gervais (président, Sollio groupe coopératif): Je vous remercie, monsieur le président.

Bonjour à tous.

C'est avec plaisir que je m'adresse à vous aujourd'hui, et je vous remercie de m'en donner l'occasion.

Je vais d'abord me présenter. Je suis Ghislain Gervais. Je suis producteur avicole à Saint-Guillaume, au Centre-du-Québec. J'exploite une ferme agricole et céréalière avec ma conjointe, mon fils et mon frère.

M. Ghislain Gervais: Depuis février 2016, je suis président de Sollio groupe coopératif, anciennement connu sous le nom de La Coop fédérée.

Les chaînes d'approvisionnement et l'autosuffisance alimentaire sont des sujets qui nous interpellent grandement. En activité depuis près de 100 ans, Sollio groupe coopératif est la seule coopérative d'approvisionnement agricole pancanadienne. Nous représentons plus de 122 000 membres, producteurs agricoles et consommateurs, regroupés dans 50 coopératives agricoles traditionnelles et coopératives de consommation.

Nous comptons plus de 15 000 employés au sein de nos trois divisions: Sollio Agriculture approvisionne les fermes; Olymel est spécialisée dans la production et la transformation de viande de porc et de volaille; et BMR est un leader québécois dans le commerce au détail de matériaux et de quincaillerie de construction.

L'an dernier, notre coopérative a franchi le cap des 7 milliards de dollars de ventes consolidées et, cette année, celles-ci dépasseront les 8 milliards de dollars.

Cela dit, je crois qu'il faut rappeler que nos chaînes d'approvisionnement ont été mises à rude épreuve, avant même la pandémie, en raison de la grève du Canadien National, ou CN, et des blocus ferroviaires, sans parler de l'accès au marché chinois.

Or, les producteurs agricoles et les transformateurs alimentaires subissent les contrecoups de la pandémie, qu'il faut limiter pour protéger la chaîne d'approvisionnement.

Uniquement pour Olymel, les coûts à ce jour se chiffrent à plus de 20 millions de dollars, sans compter les pertes de marges sur les marchés. Alors que les coûts imprévisibles que nous payons entièrement s'additionnent, les usines de transformation américaines, elles, reçoivent une aide gouvernementale directe pour rester ouvertes.

Récemment, nous avons exhorté les gouvernements à créer un programme d'aide particulier pour assurer la viabilité du secteur agroalimentaire et la sécurité alimentaire de la population. Les mesures qui ont été annoncées depuis par le gouvernement canadien sont un pas dans la bonne direction, mais elles sont nettement insuffisantes. Le gouvernement ne doit surtout pas présumer que nous pourrions résister à une deuxième vague de pandémie si les besoins criants, exposés au cours de la première vague, ont été ignorés.

Nous avons déjà tiré certaines leçons, et je profite de l'occasion pour vous communiquer nos réflexions. Nous avons défini des axes d'intervention qui correspondent à notre vision de la relance économique à entreprendre. Nous visons, ainsi, à aider la chaîne agroalimentaire à relever les défis actuels et futurs.

Il y a d'abord l'augmentation de la productivité, synonyme d'automatisation et de robotisation des infrastructures.

Ensuite, l'autonomie alimentaire est de mise, mais il faut aussi appuyer les exportations agroalimentaires par des investissements en transformation.

Développer la vitalité des régions représente aussi un axe important, notamment en déployant plus rapidement des infrastructures de télécommunication adéquates.

Notre quatrième axe est le soutien à une économie plus durable qui, à notre avis, passe par un important soutien à la numérisation et à la performance de l'agriculture.

La promotion du modèle coopératif et l'appui à y apporter, modèle qui a fait ses preuves et qui permet de développer des entreprises d'envergure, sont aussi d'autres voies à prendre en considération. Le modèle d'affaires coopératif reflète d'ailleurs très bien les valeurs canadiennes.

Valoriser les métiers de première ligne représente le dernier axe, mais non le moindre. La pénurie de main-d'œuvre est toujours aussi présente, malgré le taux de chômage que nous connaissons actuellement. Les derniers mois nous rappellent combien les métiers de première ligne sont importants dans nos entreprises et qu'ils doivent être soutenus.

Voilà donc des pistes de solution que nous vous soumettons pour que votre soutien soit bien ciblé, et aussi pour protéger nos chaînes d'approvisionnement. Cela est nécessaire pour que le Canada puisse accroître son autonomie alimentaire, et pour qu'il puisse également protéger sa capacité en matière d'exportation et sa réputation de classe mondiale, qui ont récemment souffert.

Je vous remercie de nouveau de votre invitation et je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1805)

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gervais.

Je remercie tous les témoins.

Nous commencerons par une série de questions de cinq minutes et demie, pour que tout le monde puisse intervenir, et nous commencerons par M. Poilievre.

Le greffier: Monsieur le président, je m'excuse d'intervenir, mais je pense qu'il y a un témoin de l'Institut Macdonald-Laurier qui souhaite faire une déclaration.

Le président: D'accord.

Le deuxième témoin de l'Institut Macdonald-Laurier est M. Berkshire Miller.

Le greffier: Oui.

Le président: Très bien.

Monsieur Berkshire Miller, la parole est à vous.

M. Jonathan Berkshire Miller (directeur adjoint, Centre for Advancing Canada's Interests Abroad et agrégé supérieur, Ins-

titut Macdonald-Laurier): Merci, monsieur le président. Je suis heureux de prendre la parole pour clore les exposés d'aujourd'hui.

Je remercie le président et tous les membres du Comité. Je vous remercie de me permettre de m'exprimer devant le comité permanent pendant cette période extraordinaire.

Ce soir, j'aimerais vous faire part de quelques réflexions, de mon point de vue, sur la façon dont l'émergence de la COVID-19 fait ressortir certains risques préexistants pour les chaînes d'approvisionnement essentielles du Canada, ce qui renforce la nécessité de repenser en profondeur non seulement l'autosuffisance de notre chaîne d'approvisionnement, mais aussi les sources d'approvisionnements.

Mon expérience et mon expertise étant davantage axés sur les affaires étrangères et la sécurité, j'aimerais donner cet angle à mes observations.

Tout d'abord, il est important de rappeler que si nous vivons une période sans précédent et que nous sommes aux prises avec une pandémie mondiale, la crise permet également à de nombreux pays, dont le Canada, de prendre conscience de l'importance de chaînes d'approvisionnement sûres. En effet, les fermetures d'usines dans le monde entier causées par la COVID-19 ont révélé d'importantes faiblesses dans les chaînes d'approvisionnement de nombreuses multinationales, y compris de multinationales canadiennes et les entreprises sur lesquelles les Canadiens comptent pour s'approvisionner en fournitures essentielles telles que l'équipement de protection individuelle ou EPI.

En effet, l'acquisition d'EPI et la stabilité de la chaîne d'approvisionnement constituent un énorme défi pour le Canada depuis que la pandémie s'est déclarée en mars dernier. La difficulté vient particulièrement du fait que l'un des principaux pays sources de l'EPI est la Chine, où la pandémie a pris naissance. De nombreuses entreprises chinoises se sont lancées dans le marchandage et la vente aux enchères souvent malhonnêtes de ses fournitures, apparemment pour profiter d'un marché international de l'EPI et d'autres fournitures médicales qui ne peut être satisfait à court terme en raison de la pandémie.

Certains l'ont bien décrit: l'achat de fournitures au temps de la COVID-19 est devenu le Far West des pratiques d'achat. L'éthique et la sécurité sont souvent mises de côté au profit de transactions rapides et de la maximisation des profits.

Bien sûr, la Chine n'est pas le seul défi à relever, comme l'ont déjà mentionné d'autres témoins. Des tensions importantes se sont également manifestées dans nos achats de produits des États-Unis, l'un de nos alliés clés. En temps et lieu, nous ferons aussi le bilan sur les pratiques d'approvisionnement et quelques épisodes particuliers, comme le fait que des avions canadiens soient revenus vides de la Chine le mois dernier.

Cependant, la question la plus essentielle à laquelle nous devons réfléchir, et ce dès maintenant, c'est comment le Canada, tant notre gouvernement que nos entreprises, peuvent et doivent réagir pour sortir de cette pandémie avec des chaînes d'approvisionnement plus solides et plus fiables. Sur ce point, j'aimerais faire quelques observations et recommander quelques repères pour la suite des choses.

Premièrement, nous devons accorder la priorité à la sécurité de nos approvisionnements. Comme d'autres l'ont également mentionné, cela signifie de traiter avec des partenaires et des alliés qui s'engagent à faire preuve de transparence, à utiliser des produits de grande qualité et à adopter des pratiques commerciales sans entraves. Nous ne pouvons plus parier sur des sources d'approvisionnement qui vont à l'encontre de nos principes et de nos intérêts. Le plus inquiétant, toutefois, c'est de constater que cette dépendance à l'égard de chaînes d'approvisionnements douteuses met en danger notre sécurité nationale.

Deuxièmement, l'ère COVID-19 a été instructive pour mettre en lumière non seulement nos vulnérabilités, mais aussi l'opportunisme de bien des États — et souvent, de l'entreprise publique ou des entreprises soutenues par l'État auquel elles sont associées —, qui cherchent à tirer parti du stress économique que la pandémie cause à toute une série d'industries et d'entreprises, au Canada et chez nos alliés. Nombre de ces entreprises ont constaté que leur part de marché et leur valeur avaient chuté au cours des derniers mois.

Il y a des investisseurs étrangers soutenus par l'État qui cherchent voracement à acquérir ce genre d'entreprise au Canada et ailleurs, à des prix de base avantageux. Un exemple récent en est l'acquisition par le géant chinois de l'or Shandong Gold Mining Co. de la société canadienne TMAC Resources.

Troisièmement, les leçons géopolitiques tirées de la COVID-19 — et il y en aura beaucoup qui transcenderont notre discussion d'aujourd'hui sur les chaînes d'approvisionnement — nécessitent une révision solide, dynamique, engagée et fondée sur les intérêts de la stratégie de politique étrangère du Canada. De mon point de vue, par exemple, nous ne pouvons pas dissocier la résilience de la chaîne d'approvisionnement des autres risques pour la sécurité, que ce soit dans le domaine maritime, la construction d'infrastructure (dont on a un peu discuté aujourd'hui), la cybernétique ou la bataille naissante pour la technologie, l'IA et l'Internet des choses.

• (1810)

Comme je l'ai mentionné au début de mon exposé, le Canada n'est pas le seul pays aux prises avec ce problème, et nous devons absolument resserrer encore davantage nos liens avec nos amis et alliés, notamment les États-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Japon, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et l'Union européenne. Il sera également important de resserrer les liens au sein de nos nouveaux partenariats comme celui avec l'Inde, l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, etc. De plus, le Canada sous-estime souvent sa capacité d'accroître sa résilience en s'éloignant des marchés non transparents. Il n'a jamais été aussi important pour nous de diversifier nos marchés au sein des pays de nos amis et alliés aux mêmes vues que nous, par exemple, ceux de l'Indo-Pacifique.

En terminant, cette période trouble nous a ouvert les yeux et devrait être pour nous un son de cloche pour réorienter et repenser la nature de nos partenariats et de nos priorités outre-mer et nous doter d'une bonne stratégie à cet égard.

Merci encore une fois, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Le président: Merci beaucoup de vos commentaires.

Nous allons maintenant entamer la première série de questions, qui devra être de cinq minutes tapantes.

Monsieur Poilievre, c'est à vous, suivi de M. McLeod.

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Merci.

Ma question porte sur les mots à la mode dans le secteur de l'économie, qui ont fleuri au cours des quatre dernières années, en particulier au Canada, où le gouvernement en a lancé quelques-uns, qui ont été repris par toute une panoplie de groupes industriels dans leur matériel de marketing, de relations publiques et d'échanges avec le gouvernement afin de recevoir de généreuses subventions de sa part.

Nous connaissons les derniers mots à la mode. Pensons, par exemple, à des mots comme « innovation ». Si vous arrivez à placer le mot « innovation » dans votre demande, vous pouvez obtenir une subvention du ministère de l'Industrie, vous pouvez faire partie d'une super-grappe et vous pouvez vous régaler de l'argent des contribuables.

Ce sont ensuite les mots « énergie verte » qui sont devenus à la mode, des mots très lucratifs. En Ontario, quelque 100 milliards de dollars de subventions ont été accordés pour des éoliennes et des panneaux solaires qui, ironiquement, produisent plus d'émissions pendant leur cycle de vie que d'autres formes de production d'électricité plus traditionnelles comme l'hydroélectricité et le nucléaire, mais ces groupes industriels avaient su utiliser les bons mots à la mode, alors ils ont obtenu d'énormes subventions.

Aujourd'hui, nous sommes préoccupés, avec raison, par notre dépendance à l'approvisionnement étranger, et les nouveaux mots à la mode sont « chaîne d'approvisionnement » ou « autosuffisance », alors toutes sortes de groupes industriels vont maintenant intégrer ces mots à la mode dans leur matériel pour obtenir des subventions.

Le fait est, toutefois, que ce ne sont pas les subventions et les mots à la mode qui vont nous rendre autosuffisants. Ils ne font qu'accroître notre dépendance. Tout ce qui doit être subventionné coûte plus cher que ce qu'il rapporte. Toute subvention que le gouvernement verse, il le fait d'abord aux dépens des travailleurs et des entrepreneurs productifs.

Ma question s'adresse à M. Sword et à M. Sobot. J'ai l'impression que les propositions du genre que vous faites ne nécessitent pas de subvention ou d'aide et ne reposent pas sur des mots à la mode. Elles reposent plutôt sur les principes économiques de base du libre marché et le fait que les entreprises peuvent produire un bien qui vaut plus que ce qu'il coûte, et le vendre sur un marché ouvert sans subvention.

Êtes-vous d'accord avec mes propos? Si c'est le cas, pouvez-vous nous dire comment nous pouvons libérer notre économie pour parvenir à produire de la vraie valeur plutôt que simplement des mots à la mode et des subventions gouvernementales?

M. David Sword: Je peux répondre en premier. Merci de poser la question. Je suis heureux d'y répondre.

Ce dont le secteur privé a besoin, c'est d'une façon claire de présenter des projets, ainsi que d'objectifs clairs et définissables. Si je peux l'expliquer autrement — et tout le monde peut comprendre —, si vous voulez construire une terrasse dans votre cour arrière, il peut y avoir des règles sévères sur les coups de marteau, les consultations à mener avec vos voisins, le type de bois à utiliser et la longueur des vis, mais vous devez savoir ensuite que si vous avez tout l'équipement et les outils nécessaires, vous pouvez aller de l'avant. Il s'agit d'argent réel, car vous sortez alors de vos poches environ 2 000 \$ ou 3 000 \$. On parle d'investissements de 10 à 15 milliards de dollars.

• (1815)

L'hon. Pierre Poilievre: Exactement.

M. David Sword: C'est une somme énorme.

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur Sword, vous avez bien raison. En fait, notre personnel a répertorié tous les projets dans le secteur de l'énergie et celui des ressources qui attendent l'approbation du gouvernement fédéral à l'heure actuelle, et leur valeur s'élève à 20 milliards de dollars. Il s'agit pour la plupart de projets liés au gaz naturel, mais il y en a quelques-uns aussi dans le secteur du pétrole et celui des mines, mais c'est 20 milliards de dollars qui sont en attente.

Les investisseurs se tournent les pouces, et les travailleurs attendent le coup de fil leur annonçant que leur projet vient d'être approuvé. Pendant ce temps, on entend dire qu'il faut davantage de subventions pour des industries ayant une nouvelle idée qui se repose sur une panoplie de mots à la mode, alors que l'on pourrait, si l'on veut vraiment relancer l'économie, approuver des projets concrets de 20 milliards de dollars. Êtes-vous d'accord avec mes propos?

M. David Sword: J'ai travaillé sur le projet de pipeline d'Énergie Est en l'appuyant. Il s'agissait d'un investissement du secteur privé de 16 milliards de dollars. Outre l'Alberta et le secteur de l'énergie, le secteur qui aurait profité le plus de ces investissements est le secteur manufacturier partout au pays. L'argent venait du secteur privé dans l'ensemble du pays.

L'hon. Pierre Poilievre: C'est exact. On parle d'une réelle...

Le président: Monsieur Poilievre, c'est votre dernière question. Allez-y.

L'hon. Pierre Poilievre: On parle d'une réelle autosuffisance et d'une réelle intégrité de la chaîne d'approvisionnement. Les mots à la mode ne sont pas nécessaires, car il s'agit d'activités économiques concrètes.

Monsieur Sobot, voudriez-vous aussi dire quelque chose?

M. Veso Sobot: Oui, j'aimerais bien.

Un terme qu'on entend souvent dans le secteur de la construction depuis un moment est « infrastructure verte ». Eh bien, ce dont nous avons besoin, ce sont des infrastructures qui vont rendre notre économie performante.

Le terme « infrastructure verte » a réduit, en fait, le nombre d'entreprises qui peuvent soumissionner à un même projet, ce qui a eu pour effet essentiellement de faire grimper le coût des infrastructures partout au pays. Je presse le gouvernement de laisser tomber le mot « vert » qui a pour effet de limiter la concurrence et d'augmenter les prix sans offrir la valeur nécessaire pour justifier son emploi.

Le président: Monsieur McLeod, c'est votre tour, suivi par M. Ste-Marie.

Monsieur McLeod, vous avez la parole.

M. Michael McLeod (Territoires du Nord-Ouest, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci à tous nos témoins aujourd'hui.

J'étais très heureux de voir Air Tindi et Chris Reynolds présenter un exposé. J'aimerais poser une question à M. Reynolds.

Comme il l'a mentionné dans son exposé, les transporteurs aériens dans le Nord sont indispensables à nos communautés. Ils sont indispensables pour la santé de nos gens et ils sont indispensables pour leur sécurité et pour notre économie. Le mois dernier, le gouvernement a versé aux trois territoires 17,3 millions de dollars destinés aux transporteurs du Nord, un très bon premier pas, mais ce ne sera de toute évidence pas suffisant, d'après ce que j'entends dire des autres transporteurs aériens comme Landa Aviation.

M. Reynolds a parlé de divers rapports dans son exposé. J'aimerais qu'il nous précise les mesures qu'il aimerait voir le gouvernement prendre pour s'assurer que les transporteurs aériens dans le Nord peuvent surmonter les conséquences économiques et sanitaires de la COVID-19 et continuer à transporter les marchandises et les habitants dans le Nord.

M. Chris Reynolds: Merci de poser la question.

Air Tindi est l'une des cinq compagnies aériennes des Territoires du Nord-Ouest qui a obtenu une partie des 8,7 millions de dollars de subventions, soit 1,5 million de dollars parce que nous offrons des vols réguliers.

Notre principal concurrent dans le territoire voisin est Summit Air. La compagnie n'offre pas de vols réguliers, mais son travail est très important. Elle achemine des denrées alimentaires dans la vallée du Sahtu à partir de Yellowknife. Toutefois, comme elle n'offre pas de vols réguliers, elle n'a pu obtenir d'aide. Elle en arrache, tout comme les entreprises touristiques et l'aviation de terre. North-Wright Airways et Northwestern Air Lease en arrachent beaucoup aussi, et la sécurité alimentaire est en danger à long terme si la prochaine phase de l'aide pour les compagnies aériennes dans le Nord n'est pas adéquate. Il s'agit vraiment d'une question de survie pour elles.

À long terme — soit pour 2020, 2021 et 2022 —, je pense que le gouvernement devra subventionner les coûts de transport pour relancer l'industrie de l'exploration et de l'assainissement. Les programmes d'assainissement occupent beaucoup l'industrie. Je dirais que 6 ou 7 % de nos revenus l'an dernier provenaient des initiatives d'assainissement, mais elles ont toutes été annulées. L'industrie du tourisme en arrache beaucoup. Les frais de transport aérien dans le Nord font partie des frais les plus importants, et subventionner les transporteurs est essentiel.

• (1820)

M. Michael McLeod: Ma question suivante porte sur ce que vous avez dit au sujet de la subvention salariale. Je serais très curieux d'avoir votre point de vue sur ce que devra faire votre compagnie pour ne pas compromettre sa survie lorsque la subvention salariale prendra fin.

M. Chris Reynolds: Nous ne pourrions qu'y arriver en mettant à pied du personnel, malheureusement. À l'heure actuelle, je m'attends à ce que 40 % de nos employés basés dans les Territoires du Nord-Ouest perdent leur emploi lorsque le programme de subvention salariale prendra fin à la fin août.

Pour survivre, nous devons réduire notre effectif. Nous devons attendre que la tempête passe, à moins qu'il y ait une autre option. Malheureusement, on ne peut pas retrouver l'expérience qui est nécessaire pour conduire un avion dans ces régions éloignées; cela ne pousse pas dans les arbres. Il est très difficile de se remettre d'une telle situation.

M. Michael McLeod: J'ai une dernière question, monsieur le président.

Avant la pandémie de la COVID-19, nous avons éprouvé beaucoup de difficultés à faire venir des pilotes dans le Nord. Tout le monde cherchait une solution.

Quelles répercussions le virus aura-t-il à cet égard? Dans quelle mesure cela sera-t-il un enjeu?

M. Chris Reynolds: Ce n'est pas un problème. Je peux vous dire que selon moi, la pénurie de pilotes et d'ingénieurs dans le monde est terminée, et nous avons de nouveau une liste d'attente.

L'industrie a procédé à de bons changements pour accroître le nombre de pilotes et les former au Canada pour répondre aux besoins dans le monde — dont certains ont amélioré les conditions pour les jeunes pilotes —, et j'espère que certains vont demeurer en place. C'est notre objectif. Chose certaine, cependant, il n'y a plus de pénurie maintenant.

M. Michael McLeod: Merci.

Le président: Merci à tous les deux.

Nous passons à M. Ste-Marie, qui sera suivi par M. Julian.

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie, monsieur le président.

Bonjour à tous.

Monsieur Gervais, j'aimerais d'abord vous remercier de votre présentation.

Au sujet de l'autonomie alimentaire, quelle aide le gouvernement fédéral peut-il apporter pour qu'on se rapproche d'une autonomie alimentaire?

M. Ghislain Gervais: L'autonomie alimentaire va passer par des investissements dans l'innovation.

Il faut savoir que l'industrie agroalimentaire est un secteur d'activité où les marges d'exploitation sont très minces. Lorsque survient un événement comme la COVID-19, c'est quasiment une tempête parfaite parce que les marges disparaissent.

Nous avons besoin d'innovation. Pour innover, robotiser et moderniser nos infrastructures, cela prend des investissements importants. Cependant, lorsqu'il n'y a déjà pas de marge de manœuvre, ces investissements sont plus difficiles à faire, faute de rentabilité. Quoi qu'il en soit, cela va passer par l'innovation.

Une zone d'innovation agroalimentaire pourrait être créée. Le potentiel de l'agroalimentaire canadien est immense. Il faut savoir que le Canada a 37 millions d'acres en culture. Les Pays-Bas, avec ses

2 millions d'acres en culture, produisent 11,2 fois plus de valeur agroalimentaire que le Canada. Un investissement dans ce secteur pourrait augmenter cette valeur et profiter ainsi à toute la chaîne.

Il y a un potentiel immense, et nous pourrions participer à toute la chaîne agroalimentaire. Cela aurait des répercussions majeures dans toutes les régions du Canada, donnerait confiance à tous les intervenants et les inciterait à investir davantage. Cela aurait un effet boule de neige.

Cela pourrait contribuer à améliorer la réputation du Canada en tant que fournisseur d'aliments fiables et sains pour sa population, et cela lui permettrait de continuer à rayonner sur les marchés d'exportation.

M. Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie. C'est clair.

Vous avez dit être durement frappés par la COVID-19 parce que vos marges sont faibles. Quelle serait l'incidence d'une deuxième vague sur votre industrie?

M. Ghislain Gervais: Il y a déjà des entreprises très fragilisées par la COVID-19. S'il devait y avoir une deuxième vague plus tard cet automne, je pense que certaines entreprises pourraient ne pas survivre. Cela mettrait en péril l'autonomie alimentaire du pays, dans un certain sens. S'il y a moins d'entreprises canadiennes pour produire les aliments dont les Canadiens ont besoin, nous remettons notre autonomie alimentaire dans les mains d'autres organisations ou d'autres nations.

● (1825)

M. Gabriel Ste-Marie: Le fait de produire chez nous permet évidemment d'assurer la vitalité de nos régions.

M. Ghislain Gervais: Oui.

M. Gabriel Ste-Marie: Pouvez-vous nous en dire davantage?

M. Ghislain Gervais: Grâce à notre modèle d'affaires coopératif, nous avons réussi à mettre sur pied de grandes coopératives, qui ont une incidence majeure en région. Les valeurs qui guident nos décisions sont l'honnêteté, la responsabilité, la solidarité et l'équité. Ce sont des valeurs chères à la société canadienne.

J'ai un autre exemple de notre contribution à l'économie canadienne. Au cours des cinq dernières années, nous avons versé 238 millions de dollars en ristournes à nos membres. Peu d'entreprises de 8 milliards de dollars au Canada ont retourné autant d'argent dans les régions canadiennes.

M. Gabriel Ste-Marie: Je peux vous dire que je le vois sur le terrain. Le mouvement coopératif dans l'agriculture, notamment, fait toute la différence.

On parle d'autonomie alimentaire. L'ancien ministre de l'Agriculture du Québec, M. Jean Garon, parlait de souveraineté alimentaire. Il disait qu'on ne se mettrait pas à faire pousser des bananes ici. Ce qu'il visait, c'était que nos exportations compensent nos importations. Les exportations sont aussi importantes pour nos entreprises.

Quelle est l'importance des exportations pour votre industrie pendant la pandémie?

M. Ghislain Gervais: En raison de la pandémie, nous n'arrivons malheureusement pas à donner autant de valeur ajoutée à nos produits destinés à l'exportation que nous l'aurions souhaité.

Il faut savoir que tous les produits que nous réussissons à exporter représentent une valeur économique que nous pouvons réinvestir dans la modernisation et ailleurs pour mieux soutenir nos producteurs membres. Cela vient aussi réduire le déficit commercial alimentaire du pays. C'est rentable.

La production porcine du Canada, par exemple, a une excellente réputation. Nous sommes très bons dans ce domaine. Cela réduit le déficit commercial, permet de maintenir des investissements dans les régions du Québec et contribue à la vitalité économique des régions. Les gouvernements, en retour, touchent d'importantes sommes en matière fiscale qui découlent de ces activités économiques.

M. Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie.

Comme il me reste un peu de temps, je vais vous adresser une dernière question sur les exportations, monsieur Gervais.

Comment cela se passe-t-il avec la Chine en ce qui concerne l'exportation de viande porcine?

M. Ghislain Gervais: Nous avons subi un coup dur l'an passé à cause du bannissement par la Chine de la viande porcine du Canada, des mois de juin à novembre derniers.

Il y a actuellement une certaine ouverture partielle. Je dis « partielle », parce que nous avons une usine à Red Deer, en Alberta, qui ne peut toujours pas exporter ses produits en Chine. Pour nous et pour l'organisation, cela représente un manque à gagner de 2 millions à 3 millions de dollars par semaine.

Cela fera bientôt un an que nous subissons ce manque à gagner. Cela fait 150 millions de dollars en moins pour maintenir nos activités, pour investir et pour retourner la richesse à nos membres dans les régions du Québec et du Canada.

M. Gabriel Ste-Marie: J'espère que le message sera entendu.

Je vous remercie.

M. Ghislain Gervais: Je le souhaite.

Je vous remercie de vos questions.

[Traduction]

Le président: Merci à tous les deux.

C'est maintenant au tour de M. Julian, puis M. Morantz entamera la deuxième série de questions.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être avec nous aujourd'hui. Nous en sommes très heureux et nous espérons que vos familles sont en sécurité et en santé.

Comme j'ai plusieurs questions, j'aimerais avoir des réponses assez courtes.

Ma première question s'adresse à Mme Greenwood et à M. Sobot. Vous avez tous les deux parlé des problèmes liés à l'équipement de protection. Madame Greenwood, vous avez suggéré de travailler avec les États-Unis, mais le mois dernier, M. Trump est intervenu dans le processus et a interdit à 3M d'exporter des masques N95 au Canada.

Tant que ses politiques irresponsables et imprévisibles demeurent en place, ne serait-il pas plus réaliste de pouvoir fabriquer ici, au Canada, l'équipement de protection? C'est une question qui s'adresse tant à Mme Greenwood qu'à M. Sobot.

Mme Maryscott Greenwood: Merci beaucoup, monsieur Julian, de votre remarque et de votre question.

Je ne pense pas, non, qu'il soit logique de devenir autosuffisant. Je pense que ce serait presque impossible, très coûteux et non souhaitable, de tenter non seulement de séparer les œufs, mais de défaire l'omelette de l'intégration nord-américaine.

Au sujet de 3M, je suis d'accord avec vous pour dire que la Maison-Blanche a tenu des propos malheureux. Nous nous y sommes fermement opposés, mais le fait est que le Canada et le Mexique ont tous deux réussi à obtenir une exemption dans la règle finale temporaire de la Federal Emergency Management Agency, une agence américaine.

Le Canada et le Mexique sont expressément exemptés de la politique protectionniste des États-Unis et de la politique « servir les Américains d'abord » pour ce qui est de l'équipement de protection individuelle, mais surtout...

• (1830)

M. Veso Sobot: Je suis désolé de vous interrompre, mais je veux avoir l'avis de M. Sobot, et j'ai d'autres questions.

Je pense que nous devons être plus autosuffisants, en particulier lorsqu'il s'agit d'enjeux liés à la sécurité nationale. Je crois que la COVID a présenté de grands risques. Nous pouvons toutefois en imaginer de plus grands. Je pense que le Canada doit avoir la capacité de fabriquer au pays certains articles qui sont indispensables pour assurer la santé des Canadiens. Notre relation avec les Américains en serait améliorée, car nous pourrions leur en vendre s'ils en ont besoin.

M. Peter Julian: Merci beaucoup.

Monsieur Masterson, je viens en fait du secteur des plastiques. C'est dans une usine de matières plastiques à Delta, en Colombie-Britannique, que j'ai commencé à travailler.

Vous avez tout à fait raison de dire que l'industrie du plastique s'est montrée à la hauteur pendant la pandémie, mais il n'en demeure pas moins que les déchets plastiques et le recyclage sont des problèmes. Je peux vous dire qu'on trouve à certains endroits sur la côte de la Colombie-Britannique des tonnes de déchets de plastique.

Que fait l'industrie pour réduire de façon significative la quantité de déchets et augmenter de façon significative le recyclage dans l'industrie?

M. Bob Masterson: Je vais commencer par répondre à votre dernière question.

Premièrement, comme vous le savez, le système de recyclage en Colombie-Britannique, qui relève de Recycle BC, est sous l'entière responsabilité des producteurs. Les entreprises qui produisent des emballages pour l'économie sont responsables du coût du système de recyclage. Ce que nous faisons tout d'abord, c'est de dire aux provinces que ce modèle doit être implanté d'un océan à l'autre. L'Ontario a répondu à l'appel et va mettre en place le modèle de la Colombie-Britannique. Nous pressons l'Alberta d'en faire autant, et le Québec devra déterminer comment procéder également.

Deuxièmement, l'industrie doit innover, et des projets vraiment emballants sont en cours. Nous avons une entreprise comme Dow qui a annoncé l'an dernier fabriquer pour la première fois de son histoire une résine, une matière plastique qui entre dans la composition de tous les autres produits et qui contient maintenant 70 % de produits de plastique récupérés, ce qui crée une économie vraiment circulaire.

C'est un engagement ferme de l'industrie. Elle joint le geste à la parole en matière d'innovation. Elle prône une responsabilité élargie pour les producteurs. Elle comprend que le problème des déchets de plastique est de sa responsabilité et qu'elle doit travailler avec les responsables gouvernementaux et les consommateurs pour atteindre son but.

M. Peter Julian: Merci beaucoup.

Monsieur Lemaire, vous avez parlé de la limite permise concernant la Prestation canadienne d'urgence. C'est une question qui inquiète certains d'entre nous.

Vous recommandez de supprimer la limite de 1 000 \$ et de permettre aux gens de bénéficier de la prestation sans avoir le genre de restrictions qui existe à l'heure actuelle et qui empêche les gens de travailler, par exemple, dans le secteur de la production ou de l'agriculture, tout en recevant la prestation parce qu'ils travaillent dans d'autres secteurs.

N'est-ce pas là la suggestion que vous faites au Comité, c'est-à-dire d'augmenter la limite de gains permise de la Prestation canadienne d'urgence?

M. Ron Lemaire: Augmenter la limite pourrait être une option. Je pense qu'une exemption peut être trop pour l'industrie agroalimentaire ou l'industrie agricole.

Nous avons besoin d'un incitatif pour ramener les Canadiens vers les fermes et l'agriculture dans ce qu'ils peuvent faire. Comment procéder? Une mesure incitative, plutôt que désincitative, serait l'idéal. Je sais qu'on a mentionné que l'aide aux étudiants était un bon début. L'autre question à se poser est de savoir comment mettre à profit les outils existants.

Le président: Nous passons à M. Morantz, qui sera suivi de M. Fragiskatos.

Monsieur Morantz, vous avez la parole.

M. Marty Morantz: Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à Mme Gray.

Madame Gray, vous avez parlé dans votre exposé — en passant, c'est toujours agréable d'avoir quelqu'un du Manitoba parmi nos témoins; vous êtes la deuxième aujourd'hui — de saisir les occasions qui se présentent. J'aimerais savoir si vous pouvez nous en dire un peu plus à ce sujet.

Vous avez parlé de voir les chaînes d'approvisionnement à travers une lentille continentale, et aussi de compétitivité fiscale et d'infrastructures essentielles. J'aimerais savoir si vous pourriez nous en dire plus sur ces sujets, en particulier sur la compétitivité fiscale.

Mme Diane Gray: À l'heure actuelle, il y a un certain nombre d'entreprises — et je dirais presque la totalité d'entre elles, à l'exception peut-être des industries des produits chimiques et des plastiques — qui font un type de production et qui examinent leurs chaînes d'approvisionnement dans une optique de sécurité. Elles examinent notamment le nombre de fournisseurs qu'elles ont, l'emplacement de ces fournisseurs, l'inventaire qu'ils maintiennent et

s'ils peuvent en maintenir davantage, et l'incidence sur leur production globale.

Cependant, de nouveaux facteurs entrent en ligne de compte en ce moment. Comme je l'ai déjà mentionné, avec ce que les propriétaires d'entreprises nous ont révélé — au cours des trois dernières semaines, je dirais — concernant les débouchés en immobilier et un endroit au Canada où situer ce qui représente clairement une remise en place de leurs activités commerciales, les mesures prises sont directement liées en partie à la réaction contre la Chine. On en parle principalement comme d'une réalité américaine, mais j'ai lu pas mal de choses qui montrent que c'est aussi le cas dans certaines régions du Canada, du côté des clients. La seconde partie de cette question se rapporte principalement à la sécurité.

Pourquoi se tournent-ils vers le Canada au lieu de mettre en place certaines de ces usines de production directement aux États-Unis? Ils ont parlé du coût global de l'activité commerciale. À Winnipeg, nous offrons des avantages concurrentiels, notamment dans le secteur de la fabrication, avec l'hydroélectricité et l'énergie bon marché, le coût des terrains, le coût de la main-d'œuvre, en particulier par rapport à d'autres régions du Canada. Les coûts ne sont certes pas aussi faibles qu'au Mexique, mais la proximité de leurs clients est importante. C'est le moteur de cette démarche.

Vous avez posé des questions précises concernant les taux d'imposition.

• (1835)

M. Marty Morantz: Oui.

Mme Diane Gray: Lorsqu'une entreprise étudie les coûts globaux des activités commerciales, le taux d'imposition est un des éléments qu'elle prend en compte. Toute entreprise examinera ses résultats, et l'impôt joue évidemment un rôle de premier plan dans le coût des activités commerciales. Je crois qu'il est réaliste pour nous de toujours nous mesurer à nos principaux concurrents au chapitre du taux d'imposition global. Il ne faut pas permettre à ces taux de devenir vraiment excessifs, honnêtement.

M. Marty Morantz: Y a-t-il un élément particulier de la question de l'imposition qui vous préoccupe, cela dit?

Mme Diane Gray: L'impôt sur le revenu des sociétés est un facteur; la taxe professionnelle provinciale est un facteur. Les questions de réglementation et les délais d'approbation — et d'autres les ont mentionnés — sont tous des facteurs. Il ne s'agit pas d'un impôt précis, mais bien du coût global des activités commerciales et la facilité à faire des affaires que, selon moi, les entreprises averties prennent en compte.

Le président: Soyez très bref, je vous prie, monsieur Morantz.

M. Marty Morantz: Pouvez-vous expliquer brièvement le concept de l'optique continentale? Je veux en savoir davantage sur ce que vous dites.

Le libre-échange constitue un aspect fondamental de la façon dont nos économies sont inextricablement liées dans le monde, manifestement, et il représente un aspect important et fondamental du fonctionnement de notre économie. Lorsque vous évoquez le concept de l'optique continentale, pensez-vous à un retrait de cette situation dans un sens ou à quelque chose d'autre?

Mme Diane Gray: Ce n'est pas un retrait du commerce mondial. Je pense que c'est le reflet de la réalité actuelle du commerce mondial.

Si les entreprises commencent à trouver des fournisseurs moins éloignés ou à rapprocher les fournisseurs des activités de production, ils achèteront plus de biens provenant du continent. C'est une réalité partielle. Personne ne sait exactement à quel moment le commerce mondial va reprendre entièrement. La plupart des entreprises estiment que ce sera dans un certain nombre d'années.

Dans l'intérim, non seulement ils doivent se tourner vers de nouveaux fournisseurs, mais ils doivent se tourner vers l'endroit d'où proviennent les nouveaux clients. C'est particulièrement important, je dirais, pour nos petites entreprises, nos PME, car elles dépendent peut-être davantage de fournisseurs uniques ou d'une seule région. Elles devront se mobiliser beaucoup plus rapidement pour trouver de nouveaux clients et appuyer leurs chaînes d'approvisionnement sinon leurs entreprises vont simplement faire faillite, honnêtement.

Le président: Je vais devoir m'arrêter ici.

Si quelqu'un veut ajouter un complément à certaines des réponses, levez la main. Peut-être que je vous verrai et peut-être pas, car je peux voir un nombre limité de personnes sur l'écran.

La parole est maintenant à M. Fragiskatos, qui sera suivi de M. Généreux.

M. Peter Fragiskatos: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins.

Ma question s'adresse à vous, madame Greenwood. J'ai entendu votre témoignage aujourd'hui et j'ai aussi lu avec grand intérêt votre article publié dans Options politiques au début d'avril.

En termes simples, à votre avis, les appareils médicaux sont-ils la nouvelle frontière du point de vue du commerce?

• (1840)

Mme Maryscott Greenwood: Les appareils médicaux sont des besoins urgents dans le contexte d'une crise sanitaire et humanitaire comme la pandémie, mais selon nous, qu'il s'agisse de matériels médicaux ou d'équipement de protection individuelle en ce moment, les mêmes règles s'appliquent à la reprise économique, et nous recommandons que le Canada et les États-Unis confrontent ensemble ces réalités. Nous avons construit des choses ensemble de toute façon.

Dans l'article que vous avez mentionné, nous militons en faveur d'une prolongation de l'Accord sur le partage de la production de défense entre le Canada et les États-Unis, dans lequel les deux pays se considèrent comme un seul aux fins de l'approvisionnement militaire. Nous le faisons depuis les années 1960. Nous sommes d'avis que nous devrions le faire en toutes choses, particulièrement en ce moment, alors que nos économies sont éprouvées.

M. Peter Fragiskatos: Je voulais vous parler précisément de cette idée parce que je pense qu'elle est très intéressante. Dans l'article d'Options politiques, vous dites ce qui suit concernant l'idée que nous devrions conclure un accord de traitement national garanti pour pareilles entreprises:

Pareil accord balayerait les enchevêtrements obstructionnistes des formalités et des bureaucraties internationales qui n'ont franchement pas leur place dans une situation comme celle que nous vivons tous à l'heure actuelle. Nos deux gouvernements ont besoin de rapidité et de souplesse, tout comme les entreprises.

Quelles sont les formalités et bureaucraties internationales qui font obstacle à ce que vous proposez au bout du compte?

Mme Maryscott Greenwood: Par exemple, quand les États-Unis invoquent l'article 232 pour hausser les tarifs sur l'acier et l'aluminium et quand le président des États-Unis ou d'autres me-

nacent de ne pas expédier de biens à nos partenaires commerciaux... Quand surgit une difficulté — qu'il s'agisse d'un obstacle non tarifaire ou d'un tarif en tant que tel — qui ne nous permet pas de travailler ensemble comme nous voulons le faire, ce sont les types d'enchevêtrements qui rendent les échanges inefficaces et coûteux et qui, dans le contexte d'une pandémie, entraînent des décès.

M. Peter Fragiskatos: Vous inquiétez-vous qu'en raison de la période que nous traversons... Par exemple, vous avez entendu M. Julian, qui parlait en gros de délaissé le commerce pour se concentrer entièrement sur la génération d'une production nationale dans le cas de certaines de ces choses, qu'il s'agisse d'équipement de protection individuelle ou d'autres absolues nécessités. Vous inquiétez-vous d'un tournant protectionniste?

Honnêtement, au cours des dernières années, nous avons déjà observé un tournant protectionniste dans le monde, mais il pourrait s'accroître. Si tel est le cas, craignez-vous qu'il nuise aux mesures précises que vous demandez?

Mme Maryscott Greenwood: Tout à fait, nous craignons beaucoup un tournant protectionniste. Le protectionnisme ne fonctionne tout simplement pas, surtout si vous pensez au Canada et aux États-Unis. C'est tout à fait normal d'essayer de s'en remettre le plus possible à soi-même dans les moments difficiles, mais nous faisons des choses ensemble. En outre, nous avons besoin de marchés dans le monde entier. Nous avons plus de ressources abondantes, de capacités et d'innovations au Canada et aux États-Unis que nos propres populations ne pourront jamais consommer, si bien que nous avons besoin de marchés.

M. Peter Fragiskatos: Merci beaucoup.

Mme Maryscott Greenwood: Merci.

M. Peter Fragiskatos: J'ai une dernière question, monsieur le président, si le temps le permet.

Je ne vous entends pas, monsieur le président, alors je vais simplement poser la question.

Le président: Désolé, monsieur Fragiskatos. M. Masterson veut aussi répondre à cette question. Je vais vous redonner du temps.

M. Peter Fragiskatos: D'accord.

M. Bob Masterson: Merci.

Je comprends ce que Mme Greenwood a dit et je tiens simplement à donner la perspective du secteur des produits chimiques. Je le répète, nous sommes le troisième secteur de la fabrication en importance, avec un chiffre d'affaires de 60 milliards de dollars par année. Comme nous disposons des ressources pour fabriquer au Canada, les 80 % de ce que nous produisons sont exportés vers les marchés mondiaux. Je pense qu'il faut y songer lorsqu'on se demande si on va intentionnellement restreindre les marchés ou essayer de les garder le plus ouverts possible. Quelles sont notre philosophie et notre orientation? Il est clair qu'une bonne partie du secteur des ressources est axé sur les exportations.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Fragiskatos.

• (1845)

M. Peter Fragiskatos: Merci beaucoup.

Ma dernière question s'adresse à M. Fadden.

Monsieur Fadden, merci beaucoup. Je vous sais toujours gré de vos réflexions, surtout parce que vous avez été conseiller en matière de sécurité nationale auprès de deux premiers ministres.

En ce qui concerne l'argument que vous avez soulevé — vous en avez soulevé un certain nombre, certes —, ce qui m'a le plus frappé concernait les nombreuses crises potentielles dont vous avez parlé: les catastrophes naturelles, les changements climatiques et leurs effets, ainsi que les crises sanitaires comme celle qui se passe actuellement. Avez-vous des conseils sur la meilleure façon de se préparer, sur le plan financier, à ces diverses urgences? Risque-t-on de jouer aux devinettes? Comment allons-nous décider comment affecter les ressources? Vous ne voulez pas les affecter toutes au même endroit, mais en même temps, comment se prépare-t-on logiquement à un certain nombre de crises? Est-ce une question de prévisions? Est-ce une question de probabilités? Devez-vous en choisir une plutôt qu'une autre? Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Richard Fadden: Premièrement, je dirais qu'il est absolument impossible de se préparer à toute crise potentielle — il faut l'accepter dès le départ —, tout comme il est impossible de réduire les risques dans un cas en particulier.

Je pense que nous devons notamment commencer à nous inquiéter un peu plus des choses qui s'en viennent. Nous ne le faisons pas particulièrement bien dans ce pays, ni à l'échelon fédéral ni à l'échelon provincial.

Il y a toutes sortes d'organismes — au gouvernement, dans le milieu universitaire et dans les secteurs sans but lucratif — qui élaborent de très bons modèles sur les types de « mauvaises choses », comme je les appelle, en termes familiers, qui sont susceptibles de se produire dans un avenir proche. Nous devons en tirer parti, les consolider, faire en sorte que les gouvernements leur accordent la priorité, et tenir une discussion publique à leur sujet. Je pense que ces choses se produisent trop souvent au gouvernement. Ce devrait être un très bon sujet, je pense, à soumettre à l'examen d'un comité de la Chambre ou du Sénat.

Le dernier point que j'aimerais faire est que nous ne pouvons pas le faire exclusivement au gouvernement fédéral. Il faut que l'effort soit déployé à l'échelon national.

Le président: D'accord, merci.

Merci à tous.

La parole sera maintenant à M. Généreux, suivi de Mme Dzerowicz. Nous passerons ensuite aux questions simples.

Monsieur Généreux, la parole est à vous.

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins.

Ma question s'adresse à M. Lemaire.

[Français]

Monsieur Lemaire, vous avez parlé des 1 000 \$ gagnés en plus de la Prestation canadienne d'urgence, ou PCU. Quelle marge de manœuvre le gouvernement devrait-il offrir aux travailleurs pour qu'ils puissent revenir au travail tout en recevant la PCU?

[Traduction]

Vous parlez français, n'est-ce pas, monsieur Lemaire?

M. Ron Lemaire: Désolé, j'étais sur la chaîne anglaise, alors je n'ai pas été en mesure d'entendre la version française. L'interprétation s'est arrêtée à la fin.

M. Bernard Généreux: Avec un nom aussi français, parlez-vous un peu français?

M. Ron Lemaire: J'ai syntonisé la chaîne anglaise, alors je n'entends qu'une seule version.

[Français]

Je vous écoute.

M. Bernard Généreux: Vous trouvez que le montant de 1 000 \$ qu'on peut gagner tout en continuant de recevoir la PCU est trop bas et que cela ne permet pas aux employeurs de recruter des employés. Quelle est votre suggestion?

[Traduction]

M. Ron Lemaire: Je vais changer de langue pour le Comité.

En ce qui concerne la limite que nous étudions, dans un monde idéal, une exemption serait idéale. En raison de la diversité de l'ensemble de notre chaîne d'approvisionnement et de notre secteur agricole, et le caractère régional des opérations de nombre de nos producteurs, de nos grossistes et de nos réemballeurs, il serait difficile de fixer une limite précise. Dans un monde idéal, il y aurait une exemption pour notre service essentiel afin qu'on puisse cibler et appliquer le montant nécessaire à leur opération.

Ce serait dans un monde idéal. Il serait efficace de se concentrer sur une approche commune à l'échelon national, avec même 1 000 \$ de plus pour permettre une valeur mensuelle de 4 000 \$.

M. Bernard Généreux: D'accord.

Vous avez parlé de crédits d'impôt pour ce qu'on doit dépenser en équipement sanitaire. M. Gervais a parlé des 20 millions que la coopérative a déjà dû déboursier pour répondre à ses besoins. Aimerez-vous que ces crédits soient instaurés dès que possible?

M. Ron Lemaire: Dès que possible. Les crédits d'impôt seront primordiaux, surtout en ce moment, avec la diversité entre les petites et moyennes entreprises ainsi que les grandes entreprises qui mettent en œuvre de nouveaux outils et produits. Elles n'auraient jamais eu à porter le fardeau de ces coûts par le passé.

Dans ce cas, elles ne sont peut-être pas admissibles aux 77 millions de dollars de prestations qui ont été prévues. Les crédits d'impôt leur donneraient au moins un incitatif de plus pour s'assurer que leurs employés sont en sécurité. Elles le font maintenant, mais ce crédit leur permettrait d'avoir un plan de continuité des activités.

[Français]

M. Bernard Généreux: Monsieur Gervais, qu'en pensez-vous?

• (1850)

M. Ghislain Gervais: Je m'excuse, je n'ai pas compris la question.

M. Bernard Généreux: Tantôt, vous avez parlé de coûts associés aux mesures sanitaires pouvant s'élever à 20 millions de dollars. C'est bien cela?

M. Ghislain Gervais: Ce sont les coûts liés à la mise en place de toutes les mesures d'éloignement social, à l'achat des plexiglas et à l'achat des visières et des masques. Cela ne comprend pas les coûts liés à la perte de productivité en raison du ralentissement des chaînes. Ce sont seulement les coûts de mise en place.

M. Bernard Généreux: D'accord.

M. Ghislain Gervais: Dans le cas d'Olymel, les coûts s'élèvent à 20 millions de dollars. Pour la compagnie Exceldor, que vous connaissez probablement, les coûts s'élèvent à environ 15 millions de dollars et, pour Agropur, ils se situent entre 15 et 20 millions de dollars. Les répercussions de la mise en place de ces mesures sur les transformateurs sont énormes.

C'est ironique, parce que nous recherchons présentement des employés, mais nous ne pouvons pas les former, faute de pouvoir respecter l'éloignement social de deux mètres.

M. Bernard Généreux: Monsieur Gervais, que pensez-vous de l'idée lancée par M. Lemaire d'accorder un crédit d'impôt qui aiderait les coopératives ou les entreprises à mettre cela en place? J'ai parlé à beaucoup de petites entreprises qui supportent des coûts importants pour se conformer à ces mesures.

M. Ghislain Gervais: C'est l'une des pistes de solution qui peut être envisagée. Comme je l'ai dit tantôt, les premières mesures qui ont été annoncées sont un pas dans la bonne direction, mais les besoins sont beaucoup plus importants que cela. La Fédération canadienne de l'agriculture a fait un sondage dernièrement, qui faisait état de 2,6 milliards de dollars pour aider le secteur agricole et le secteur de la transformation à contrer les répercussions de la COVID-19 à l'échelle canadienne. Je pense que ce n'est pas loin de la réalité.

[Traduction]

M. Bernard Généreux: Monsieur Masterson, quelle est la composition du plastique?

M. Bob Masterson: Il y a différentes façons de fabriquer du plastique. Nous avons une importante industrie du plastique au Canada parce que nous avons des liquides de gaz naturel à faibles coûts et faibles en carbone en abondance. Les produits émergent quand nous faisons l'extraction du gaz naturel, surtout dans l'Ouest canadien.

D'autres nations les fabriqueront à base de pétrole brut ou de charbon. Nous fabriquons tous nos plastiques à base de liquides de gaz naturel.

Le président: Nous allons devoir nous arrêter ici.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Dzerowicz. Ensuite, M. Ste-Marie, M. Julian et Mme Koutrakis poseront une seule question chacun.

Madame Dzerowicz, nous vous écoutons.

Mme Julie Dzerowicz: Bonjour et merci pour tous vos exposés extraordinaires. J'ai trois questions pour vous.

Premièrement, monsieur Lemaire, nous parlons d'autosuffisance à l'avenir. Je veux vous parler de main-d'œuvre. Dans le secteur des fruits et légumes, on a traditionnellement eu un problème de main-d'œuvre. Avant la COVID-19, pendant une année normale, quel aurait été le pourcentage approximatif de main-d'œuvre de l'étranger? Dans une année typique, même avec les travailleurs migrants, aviez-vous toujours des pénuries de main-d'œuvre?

M. Ron Lemaire: C'est une excellente question. Pour vous donner une idée, je vous dirai que, dans le domaine de l'horticulture, les travailleurs étrangers temporaires représentent environ 72 % de l'ensemble de la main-d'œuvre au Canada. C'est considérable. Il est ici question de 32 000 à 33 000 travailleurs. C'est en deçà de ce

dont l'industrie a besoin au niveau de l'exploitation agricole et dans une partie de la chaîne d'approvisionnement.

Ce fut tout un défi. Ce l'était surtout au début, avec l'interruption de l'accès des travailleurs temporaires étrangers en raison des restrictions relatives aux déplacements. Ils peuvent maintenant venir, mais il reste toujours un écart à combler.

Mme Julie Dzerowicz: Dans quelle mesure pensez-vous vraiment qu'il sera utile d'encourager ou de pousser les étudiants, ou même les adultes, à travailler dans ces industries, alors qu'ils n'occupaient pas ces postes par le passé?

M. Ron Lemaire: C'est une partie de la chaîne d'approvisionnement, au niveau de l'exploitation agricole, et il est dur de convaincre les gens d'y travailler. Ce l'est vraiment. Il s'agit de travail physique, manuel, qu'on a du mal à convaincre les Canadiens de faire. Mais il y a d'autres options. Il y a les réemballeurs. Il y a les grossistes. La section logistique de nos opérations compte d'autres éléments qui peuvent motiver les gens à participer. Ce sont les personnes qui éprouvent des difficultés en raison de l'absentéisme de la main-d'œuvre. Si vous avez un cas soupçonné de COVID, 30 % de la main-d'œuvre ne se présentera pas dans les serres d'une installation de réemballage en Colombie-Britannique le lendemain. Comment pourvoir ces postes? Comment font-ils pour continuer à assurer la continuité des activités?

Mme Julie Dzerowicz: Il me reste une autre question pour vous.

Je pense qu'une idée avec laquelle on jongle, ou du moins c'est ce que j'ai entendu publiquement aujourd'hui, est de peut-être nous tourner vers les demandeurs d'asile qui n'ont pas de statut officiel et qui se trouvent ici au Canada ou les travailleurs sans statut qui avaient peut-être un permis avant, mais qui est échoué. Si nous prenons les travailleurs sans statut que nous avons ici, seriez-vous ouvert à trouver une façon légitime de peut-être leur obtenir un permis de travail, s'ils sont prêts à combler les postes que nous avons si désespérément besoin de combler? Selon vous, est-ce une idée qu'on serait prêt à envisager dans votre secteur?

• (1855)

M. Ron Lemaire: Je pense que ce serait une idée que nous pourrions envisager. Nous aurions à déterminer comment le tout fonctionnerait sur le plan logistique, mais c'est certainement envisageable.

Mme Julie Dzerowicz: D'accord, c'est très bien.

Madame Greenwood, j'ai trouvé intéressante votre proposition d'une réponse commune entre les deux pays sur le plan de la fabrication. Je voudrais simplement vous poser deux brèves questions. Premièrement, comment se passent les choses actuellement à la frontière? Deuxièmement, d'après vous, y a-t-il des améliorations qui s'imposent dans l'immédiat ou que nous devons envisager d'apporter de façon continue?

Mme Maryscott Greenwood: La frontière a été fermée au commerce non essentiel, mais elle est restée ouverte au commerce essentiel. Cela fonctionne à merveille si vous êtes dans une semi-remorque ou un wagon de train. Les fournitures essentielles vont et viennent, et je crois que les deux gouvernements ont fait un très bon travail à cet égard. Cependant, il y a eu quelques cas où les choses n'étaient pas claires. Les agents frontaliers ont beaucoup de latitude pour déterminer ce qui est essentiel et ce qui ne l'est pas. Il y a eu des cas où des gens se sont vu refuser l'entrée à la frontière, alors qu'ils auraient dû y être autorisés.

Notre solution, c'est de créer une désignation de « commerce essentiel ». D'ailleurs, nous avons une idée de projet pilote en ce sens. Ainsi, tout comme il est possible d'avoir la désignation de « voyageur digne de confiance », on pourrait avoir une désignation de « commerce essentiel ». Ce titre pourrait également être utilisé par la suite pour la reprise des échanges commerciaux, chaque fois qu'il serait nécessaire de vérifier un aspect lié à la santé.

Bref, les choses à la frontière se passent plutôt bien, mais ce n'est pas parfait, et nous pensons avoir une solution à proposer.

Mme Julie Dzerowicz: Très bien.

Madame Gray, j'aimerais vous poser une petite question, si vous me le permettez. Vous disiez que l'une des solutions pour parvenir à l'autosuffisance repose sur le financement de l'innovation par des investissements en immobilisations. Depuis des temps immémoriaux, dans notre pays, nous essayons sans cesse d'innover. Tous les gouvernements qui se sont succédé ont fait des démarches à cet égard. D'après vous, quelle est la seule chose que nous pourrions faire différemment cette fois-ci pour que le Canada puisse devenir un pays extrêmement innovateur et productif?

Mme Diane Gray: Le Canada est effectivement à l'origine de grandes innovations; cela ne fait aucun doute. Pour ce qui est de savoir comment nous pouvons créer une économie plus innovatrice, de nombreuses études ont été effectuées à ce sujet par des gens très brillants; je ne m'étendrai donc pas là-dessus. Je tiens cependant à signaler que je préside le conseil d'administration de Mitacs, qui permet de financer des stages de recherche grâce, évidemment, à une excellente relation entre les gouvernements, les entreprises et le milieu universitaire. Une grande partie de ce travail finit par être commercialisée à petite échelle.

Toutefois, la question dont j'ai parlé aujourd'hui est, en fait, beaucoup plus fondamentale que cela. Lorsque nous avons la technologie au Canada, pourquoi ne l'adoptons-nous pas et ne l'utilisons-nous pas réellement, et pourquoi forçons-nous plutôt les innovateurs canadiens à essayer de trouver des marchés ou des investisseurs asiatiques pour leurs produits et leurs technologies? J'ai donné quelques exemples. Cela pourrait expliquer une réalité aussi simple que l'absence d'autobus électriques dans les rues de Winnipeg, alors qu'ils sont utilisés en Californie. Pourtant, ces autobus sont fabriqués ici, au Manitoba. Pourquoi n'adoptons-nous pas une technologie aussi simple que des montres-bracelets qui permettent au personnel infirmier de mesurer automatiquement la température des patients? Ces montres coûtent 150 \$ et elles sont fabriquées ici, au Manitoba. Ce ne sont là que quelques idées. Dans certains cas, les gouvernements doivent donner l'exemple, car l'innovation ne manque pas dans le domaine des soins de santé et les secteurs connexes.

Le président: D'accord. Je vous remercie.

Nous allons maintenant entendre M. Ste-Marie, M. Julian et Mme Koutrakis, qui poseront chacun une question.

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Gervais.

M. David Duval, qui est président de l'entreprise Les Éleveurs de porcs du Québec, a dit que les éleveurs et les représentants des usines avaient convenu que les coûts liés à la mise en place de me-

sures exceptionnelles dans le contexte de la COVID-19 devraient être absorbés par l'État.

Monsieur Gervais, êtes-vous d'accord? Pouvez-vous commenter ces propos?

M. Ghislain Gervais: Je n'ai pas eu connaissance de cette discussion. Cela dit, il y a des répercussions supplémentaires, c'est certain, et nous nous attendons à recevoir du soutien pour ce qui est d'absorber une partie des coûts entraînés par la crise. Nous pouvons les documenter, les chiffrer, sans problème. Une crise comme celle liée à la COVID-19 est un événement extraordinaire. Or un événement extraordinaire demande des mesures de soutien extraordinaires.

Depuis 100 ans, notre rôle, notre mission, c'est de contribuer à nourrir le monde tout en créant de la prospérité pour les producteurs agricoles du Québec. Dans une situation comme celle-ci, je pense que des mesures extraordinaires sont nécessaires afin de continuer à soutenir les producteurs agricoles et pour que nous puissions remplir notre mission.

• (1900)

M. Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci à vous deux.

Monsieur Julian, la parole est à vous.

[Français]

M. Peter Julian: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Ma question s'adresse, elle aussi, à M. Gervais.

Sollio groupe coopératif est présent partout au pays, notamment en Colombie-Britannique. C'est donc un groupe coopératif d'importance.

Monsieur Gervais, pour lequel des secteurs que vous représentez êtes-vous le plus inquiet? Est-ce le secteur du porc, de la volaille ou encore le secteur agricole? Sur l'ensemble de votre groupe coopératif, quel aspect vous inquiète le plus au sortir de cette pandémie?

M. Ghislain Gervais: Je vous remercie de la question.

Sollio groupe coopératif a des installations dans 9 des 10 provinces canadiennes. Nous sommes donc présents pratiquement d'un océan à l'autre. Le secteur qui nous cause le plus d'inquiétude en ce moment, parce que c'est le plus touché, est celui de la transformation des viandes, et je pense notamment à l'entreprise Olymel. Nous avons eu la chance d'être reconnus en tant que service essentiel, mais, en raison de cette crise, nous avons vu des choses auxquelles nous ne nous attendions pas. Nous tenions pour acquises des choses qui, en fin de compte, ne l'étaient pas. La crise a eu des conséquences sur les chaînes logistiques. C'est ce qui se révèle présentement et qui nous inquiète passablement.

Une usine a dû fermer pendant deux semaines au Québec. Par conséquent, il y a une surpopulation de porcs dans les bâtiments des producteurs agricoles. Toute la chaîne de production est affectée. En outre, nous ne pouvons plus honorer certains contrats de production. Étant donné le manque de personnel et le ralentissement de la cadence des chaînes de production, il est impossible de créer de la valeur ajoutée et de la redistribuer à nos producteurs sur le terrain.

Le secteur de la transformation agroalimentaire est celui qui nous inquiète le plus. Or il est vital. C'est le secteur manufacturier qui a le plus d'importance pour le Canada. Partout dans les régions du pays, des usines transforment des produits canadiens destinés en grande majorité aux consommateurs canadiens. C'est dans ce secteur que les répercussions de la COVID-19 sont les plus inquiétantes.

M. Peter Julian: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: À ce sujet, monsieur Gervais, nous en avons subi le contrecoup dans ma circonscription. Un de mes concitoyens a dû euthanasier des porcs de marché — et on parle de deux charge-ments de semi-remorque — à cause de la fermeture de l'usine là-bas, ainsi que de celle de Tyson aux États-Unis.

Madame Koutrakis, c'est vous qui poserez la dernière question.

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à vous, monsieur Berkshire Miller. Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que l'autosuffisance n'est pas la même chose que l'isolationnisme et que le Canada est un pays qui doit sa prospérité à la collaboration, notamment dans le cadre d'organisations multilatérales. Quel rôle le Canada pourrait-il jouer, selon vous, dans des institutions telles que l'OMS et l'OMC à la suite de la crise, et comment le Canada peut-il progresser vers l'autosuffisance, tout en continuant d'appuyer ses partenaires mondiaux?

M. Jonathan Berkshire Miller: Je vous remercie de cette excellente question.

Comme je l'ai dit au début et à la fin de mon exposé, il est essentiel que nous travaillions avec des partenaires aux vues similaires. Tout d'abord, nous ne sommes pas les seuls à être aux prises avec cette situation, et ce n'est pas en faisant cavalier seul que nous pourrions atténuer les risques. Il n'y a pas de solution miracle, bien franchement. Nous devons collaborer de façon ponctuelle avec bon nombre de nos principaux partenaires, en plus de miser sur certains de nos engagements multilatéraux.

Il faut procéder avec sagesse. Certes, la façon dont l'OMS a géré la crise soulève des questions valables, mais j'estime que nous devons continuer à participer à ce forum. Quant à l'OMC, je crois qu'elle a dû composer avec un certain nombre de questions et de difficultés, même avant la pandémie, mais je pense que nous allons continuer à vouloir collaborer avec nos principaux partenaires en vue de réformer ces institutions de sorte qu'elles servent le mieux possible les intérêts du Canada.

Le président: D'accord, je vous remercie.

Monsieur Lemaire, j'aimerais vous poser une question au sujet de la PACA.

Nous nous sommes battus pendant au moins près de 10 ans pour qu'une politique de type PACA soit mise en place au Canada, mais en vain.

Par les temps qui courent, la sécurité alimentaire est un thème à la mode, pour reprendre l'expression de M. Poilievre, et j'ajouterais que c'est un sujet très important. Si nous avions un système semblable à la PACA au Canada, cela nous aiderait-il à assurer une plus grande sécurité alimentaire dans des périodes comme celle que nous traversons en ce moment?

• (1905)

M. Ron Lemaire: C'est certain, parce qu'une telle mesure permet de faire plusieurs choses. Elle crée la stabilité nécessaire pour que les agriculteurs et les autres vendeurs de fruits et légumes du Canada puissent investir davantage.

Ils savent qu'ils se trouvent dans le contexte de la COVID et, à l'heure actuelle, des agriculteurs ont réduit leur superficie cultivée et leur production parce qu'ils s'inquiètent pour leur stabilité économique et la vente de leurs produits. Vont-ils se faire payer? L'entreprise à laquelle ils vendent leurs produits risque-t-elle plus que jamais de faire faillite en cette période d'instabilité?

Au Canada, les agriculteurs qui vendent leurs produits n'ont pas accès à un inventaire, comme je l'ai déjà expliqué au Comité. Ils n'obtiennent rien en cas de faillite; ils subissent une perte totale. La Loi sur la faillite et l'insolvabilité ne leur offre pas de solution efficace en raison de la façon dont elle est conçue.

Grâce à un outil comme la PACA, nous pourrions établir un modèle qui permettrait aux agriculteurs d'avoir confiance en leur capacité de vente, en l'efficacité du modèle de sécurité alimentaire et en la stabilisation du succès à long terme de l'industrie.

Le président: Au nom du Comité, je tiens à remercier tous nos témoins d'avoir pris le temps de répondre à nos questions et de préparer leurs observations. Nous vous en sommes très reconnaissants. Tous ces renseignements seront relayés en haut lieu, et le gouvernement a certainement fait preuve de la volonté d'élaborer une politique et de prendre les mesures nécessaires pour s'adapter à des situations et rectifier le tir lorsque des gens passent à travers les mailles du filet.

Grâce aux témoignages d'aujourd'hui, nous avons pris connaissance de certains des problèmes immédiats, mais M. Fadden et M. Berkshire Miller nous ont ensuite fait part de quelques idées qui méritent également notre attention à l'avenir.

Merci encore à nos témoins.

Je rappelle aux membres du Comité que notre prochaine réunion aura lieu le jeudi.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>