



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

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

TÉMOIGNAGES

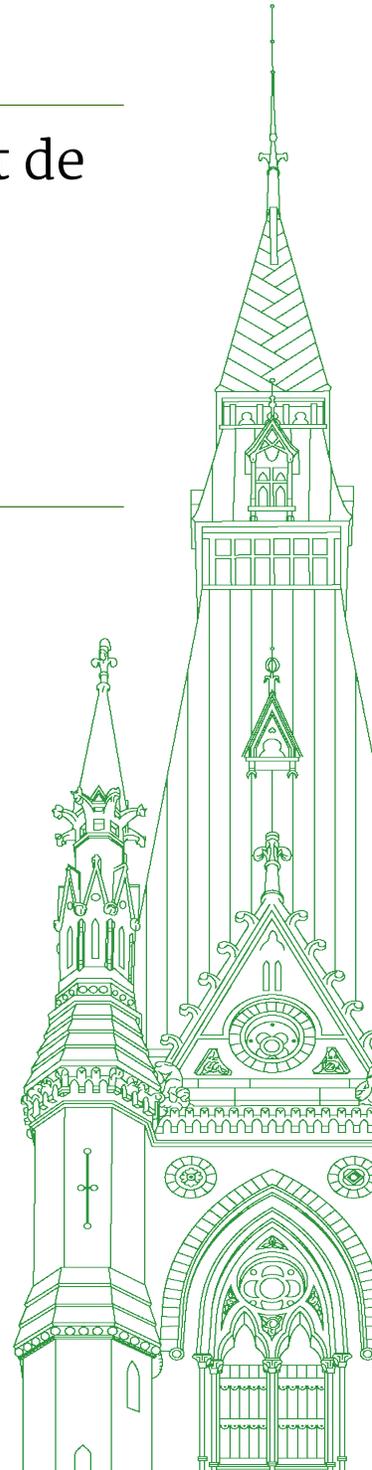
**NUMÉRO 010**

**PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY**

Le jeudi 24 mars 2022

---

Président : M. Kody Blois





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

Le jeudi 24 mars 2022

• (1530)

[Traduction]

**Le président (M. Kody Blois (Kings—Hants, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte. Je veux vous souhaiter la bienvenue au Comité 10 du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes.

Chers collègues, j'ai quelques rappels à faire; rien de nouveau.

La réunion se déroule selon une formule hybride, conformément à l'ordre de renvoi de la Chambre du 25 novembre 2021. Les délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes, et sachez que seule la personne ayant la parole, et non l'ensemble du Comité, apparaîtra à l'écran.

Les saisies d'écran sont interdites et, bien honnêtement, nous avons déjà entendu les autres consignes.

Chers témoins, merci d'être parmi nous.

Si vous devez basculer entre les langues, les canaux sont disponibles et, bien sûr, il y a eu des tests de son.

Nous allons commencer sans attendre.

Il s'agit de notre réunion pour cette étude. Conformément au Règlement 108(2) et à la motion adoptée par le Comité le lundi 31 janvier 2022, le Comité reprend son étude sur la chaîne d'approvisionnement agricole et agroalimentaire.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à notre premier groupe de témoins.

Nous avons parmi nous, par vidéoconférence, M. Al Mussell, le directeur de recherche de l'Institut canadien des politiques agroalimentaires.

Nous vous souhaitons à nouveau la bienvenue, monsieur Mussell. Nous savons que vous avez eu des pépins techniques. Vous ne prononcerez pas de déclaration liminaire, mais vous serez disponible pour répondre à des questions, et je suis persuadé que les membres en auront à vous poser.

Nous accueillons aussi M. Bill Campbell, le président de Keystone Agricultural Producers; et Mme Julie Dickson Olmstead, la directrice générale des Affaires publiques et de la responsabilité d'entreprise chez Save-on-foods Limited Partnership. Bienvenue.

Finalement, nous recevons les représentants de l'Union des producteurs agricoles: le président général, M. Martin Caron; et son coordonnateur de l'Économie et du commerce, M. David Tougas.

Chaque organisation disposera de cinq minutes pour sa déclaration liminaire.

J'aimerais inviter M. Campbell à prononcer la sienne d'un maximum de cinq minutes.

**M. Bill Campbell (président, Keystone Agricultural Producers):** Merci beaucoup et bonjour à tous.

Monsieur le président et honorables membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant vous pour discuter de la chaîne d'approvisionnement agricole et agroalimentaire. Je m'appelle Bill Campbell et je suis présentement le président de Keystone Agricultural Producers. Mon organisation porte la voix des agriculteurs du Manitoba et représente plus de 4 600 exploitations agricoles dans toute la province ainsi que 20 groupes et organisations de producteurs spécialisés. Nous défendons les intérêts de tous les agriculteurs auprès de tous les ordres de gouvernement.

Au cours des dernières années, les Canadiens ont pris conscience du fait qu'ils ne peuvent plus tenir pour acquises les chaînes d'approvisionnement agricoles et agroalimentaires. Des inondations, des feux de forêt, des conflits d'outre-mer et des arrêts de travail dans les compagnies ferroviaires ont souligné à quel point notre chaîne d'approvisionnement est fragile et à quel point les éléments qui la composent sont intimement liés. C'est un défi de taille que de renforcer la résilience et la stabilité à long terme dans notre chaîne d'approvisionnement. Cette résilience et cette stabilité dépendent d'un système d'approvisionnement où chaque élément agit de concert avec les autres. Une chaîne d'approvisionnement résiliente et stable nous permet de régler les problèmes de façon efficace et efficace.

Les pénuries de main-d'oeuvre, les problèmes de transport et les coûts à la hausse des matières premières figurent en tête des préoccupations des producteurs manitobains. Ces incertitudes peuvent influencer la stabilité des marchés et possiblement l'approvisionnement. Près de tous les silos au Manitoba sont desservis par CP ou CN, de sorte que les céréaliculteurs s'en remettent complètement à une seule compagnie de chemin de fer pour acheminer leurs produits aux marchés. En raison de cette structure ferroviaire, les perturbations telles que les arrêts de travail ou les catastrophes naturelles nuisent à notre industrie et ont un effet d'entraînement dans toute la chaîne d'approvisionnement. Les agriculteurs dépendent non seulement des compagnies de chemin de fer de catégorie 1 pour l'expédition de leurs produits aux marchés, mais ils sont aussi à la merci de ces transporteurs ferroviaires pour les intrants comme l'engrais et les fourrages pour le bétail. L'engrais est très important pour le rendement des cultures et, en fin de compte, pour les recettes agricoles. Le dernier arrêt de travail de CP a suscité de vives inquiétudes chez les agriculteurs manitobains étant donné l'imminence de la saison d'ensemencement et le besoin en sources de nutriments dans un contexte de pénurie de fourrages. Puisque le transport par chemin de fer est absolument essentiel pour la chaîne d'approvisionnement agricole, notre organisation recommande que le gouvernement fédéral qualifie les transporteurs de catégorie 1 de service essentiel, ce qui limiterait les risques de grèves illimitées.

Les agriculteurs manitobains se préoccupent aussi du coût des intrants. Les producteurs ont constaté d'importantes augmentations de prix pour les engrais à base d'azote, de phosphore et de potassium. Par exemple, l'an dernier, un agriculteur moyen au Manitoba payait environ 700 \$ la tonne d'urée; il paie maintenant près de 1 300 \$ pour la même quantité. Certains prix annoncés pour les engrais anhydres sont de 2 270 \$ la tonne, alors que le prix était de 1 170 \$ à l'automne 2021. En outre, les coûts d'intrants élevés et les prix croissants des céréales représentent un fardeau pour les éleveurs de bétail qui doivent cultiver et acheter des fourrages pour leurs animaux.

Les pénuries chroniques de main-d'œuvre sont un problème incessant dans le secteur agricole. Présentement, l'embauche de travailleurs qualifiés, la rétention des employés, le recrutement géographique et le vieillissement de la main-d'œuvre représentent autant d'obstacles pour notre secteur. Quelques producteurs de porcs nous ont affirmé que 50 % de leurs postes dans les granges sont toujours vacants.

L'agriculture est sans doute un des secteurs les plus critiques et essentiels au Canada. Les consommateurs tiennent souvent pour acquises la qualité, la salubrité et la disponibilité des aliments dans les épiceries. Une grande partie de la population n'est pas consciente de toutes les étapes nécessaires pour apporter le bétail, le blé ou d'autres denrées d'une exploitation agricole aux tablettes d'un détaillant. Les sécheresses généralisées et les graves problèmes dans les chaînes d'approvisionnement peuvent avoir des répercussions majeures sur la disponibilité des aliments en magasin. L'eau et la nourriture sont des besoins humains essentiels et fondamentaux. Si ces besoins ne sont pas comblés pour la majorité de la population, les conséquences seront désastreuses.

Tous les Canadiens, ou presque, n'ont pas les compétences, les connaissances ou l'accès à des terres nécessaires pour atteindre l'autosuffisance alimentaire ou hydrique sans compter sur les épiceries. Pour cette raison, les producteurs et les travailleurs qui participent à la chaîne d'approvisionnement agricole jouent un rôle indispensable pour veiller à la santé et la sécurité de tous les Canadiens. Le mo-

ment n'a peut-être jamais été aussi opportun pour remédier aux problèmes actuels dans notre chaîne d'approvisionnement.

Je vous remercie encore une fois de me donner l'occasion de vous rencontrer aujourd'hui. Je serais heureux de répondre à vos commentaires ou à vos questions.

• (1535)

**Le président:** Merci, monsieur Campbell. Vous avez fini juste à temps, ce qui est très bien.

Madame Dickson Olmstead, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Mme Julie Dickson Olmstead (directrice générale, Affaires publiques et responsabilité d'entreprise, Save-On-Foods Limited Partnership, Pattison Food Group):** Monsieur le président, membres du Comité, merci et bonjour à tous.

Je m'appelle Julie Dickson Olmstead et je m'adresse à vous depuis le territoire traditionnel et non cédé des peuples Katzie, Semiahmoo, Kwantlen et Salish de la côte de la Colombie-Britannique. Nous sommes très reconnaissants de l'occasion qui nous est donnée d'être ici aujourd'hui afin de présenter un point de vue qui vient de l'Ouest.

Je suis ici au nom du Pattison Food Group, qui est le plus grand fournisseur d'aliments et de produits de santé de l'Ouest canadien. Le groupe a été fondé en 1915 à New Westminster, en Colombie-Britannique. Collectivement, nous employons 30 000 personnes, et nous sommes fiers que nos entreprises soient au nombre des 100 meilleurs employeurs de la Colombie-Britannique et du Canada.

Nous avons 11 bannières de vente au détail et près de 300 magasins d'alimentation et pharmacies dans l'Ouest canadien, à Whitehorse, au Yukon, dans l'État de Washington et en Oregon. Notre bannière la plus importante et la plus caractéristique est Save-On-Foods.

Nos quatre grossistes approvisionnent près de 2 000 épiceries, restaurants et détaillants spécialisés indépendants, de la Colombie-Britannique au Québec. Nous exploitons cinq installations de production alimentaire et pharmaceutique.

L'innovation est l'un de nos traits distinctifs, et notre capacité d'adaptation n'a jamais été aussi importante pour nos activités qu'au cours des deux dernières années. Le soutien de nos collectivités est au cœur de nos activités. Nous servons plus de 2,3 millions de Canadiens chaque semaine et nous parcourons des dizaines de millions de kilomètres par an sur les routes de l'Ouest canadien. L'acheminement efficace de nos produits repose sur tous les modes de distribution en usage.

Une de nos priorités fondamentales est de faire affaire avec des cultivateurs, des producteurs et des fournisseurs locaux. Nous offrons des milliers de produits fabriqués localement par plus de 3 500 producteurs locaux. En saison, près de 75 % de nos fruits et légumes proviennent de producteurs locaux.

Dans ce contexte, et compte tenu du peu de temps dont nous disposons, permettez-moi de me limiter à certains enjeux triés sur le volet. Je serai ensuite ravie de répondre à vos questions.

Dans le secteur alimentaire, le plus grand obstacle à la croissance est le manque d'harmonisation et de coordination entre les différents règlements. Sachant qu'au Canada, la réglementation en matière d'alimentation relève des différentes administrations, on ne répètera jamais assez que ces règlements disparates représentent les plus grands coûts et les plus grands obstacles à la croissance des petites et moyennes entreprises du secteur.

Dans cette optique, nous invitons le Comité à envisager la possibilité de rassembler les responsables agroalimentaires provinciaux, territoriaux et fédéraux, ainsi que les intervenants de l'industrie — dont les épiciers — pour qu'ils s'entendent sur la création d'un cadre qui, non seulement, éliminerait les obstacles réglementaires de la chaîne d'approvisionnement, mais permettrait aussi d'accélérer l'innovation. Cela concernerait l'alimentation, bien sûr, mais aussi le transport, la main-d'œuvre et une variété d'autres sujets.

Il est très important de mettre l'accent sur une meilleure harmonisation et une meilleure communication entre les ministères fédéraux, en particulier entre Agriculture et Agroalimentaire Canada, Santé Canada et Innovation, Sciences et Développement économique Canada, et d'insister sur la nécessité pour ces ministères de mieux comprendre le rôle de tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement agroalimentaire, dont les petites, moyennes et grandes épicereries.

Les épiciers et leurs partenaires de la chaîne d'approvisionnement agroalimentaire continuent de subir des coûts énormes en raison de l'incohérence des règles et règlements, de l'harmonisation déficiente des normes et de l'augmentation des formalités administratives.

En parlant de réglementation, permettez-moi de répondre à une question qui a été posée par les membres du Comité concernant le code de pratique proposé pour les épicereries.

En tant que membre du Conseil canadien du commerce de détail et de la Fédération canadienne des épiciers indépendants, qui siègent tous deux au comité directeur fédéral, provincial et territorial sur le code, je peux témoigner du travail acharné qui est en cours pour élaborer un code propre au Canada et apte à rendre compte de la nature particulière de notre pays et de son secteur agroalimentaire. Ce que nous visons, c'est un code qui serait national, inclusif de tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, réciproque, obligatoire, exécutoire et non réglementé.

Au nom de bon nombre de mes collègues, je demanderais que nous évitions de l'appeler le « code sur les frais des détaillants » pour privilégier le terme « code sur l'épicerie ».

Enfin, je demande instamment au Comité de soutenir le travail en cours du comité directeur FPT-Industrie. Il a fallu du temps pour élaborer un cadre et mobiliser les parties prenantes dans une si grande mesure, mais je pense que vous serez d'accord avec moi lorsque j'affirme que le fait de ne pas avoir de code serait mieux que d'en avoir un mauvais. Nous voulons tous un bon code, un code qui assurera la stabilité, une saine concurrence, des négociations équitables, une croissance soutenue et un secteur agroalimentaire florissant au Canada. Nous voulons aussi un code qui ne rendra pas les choses plus coûteuses et plus compliquées pour les entreprises, ce qui, en fin de compte, ferait augmenter le coût de l'épicerie pour les consommateurs.

En conclusion, de concert avec le gouvernement, nous devons permettre à l'industrie alimentaire canadienne de bâtir un système

d'approvisionnement alimentaire durable, avec des prix concurrentiels pour les consommateurs, en uniformisant les règles du jeu pour les entreprises nationales et multinationales afin de permettre aux entreprises canadiennes d'être concurrentielles. Pour ce faire, nous devons investir dans les nouvelles technologies et l'innovation, ainsi que dans des moyens permettant à notre secteur d'attirer et de conserver une main-d'œuvre qualifiée capable de répondre aux exigences d'aujourd'hui et de demain. Nous devons nous prémunir contre la réglementation à outrance et les lourdeurs administratives.

S'il y a une leçon que nous avons apprise au cours des deux dernières années, et plus récemment au cours des cataclysmes climatiques qui ont frappé la Colombie-Britannique en novembre dernier, c'est que lorsque nous nous associons vraiment pour résoudre des problèmes, nous pouvons déplacer des montagnes du jour au lendemain, littéralement.

Pour réussir, nous devons collaborer et miser de toute urgence sur l'innovation.

Je vous remercie.

• (1540)

[Français]

**Le président:** Je vous remercie, madame Dickson Olmstead.

Monsieur Caron, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Martin Caron (président général, Union des producteurs agricoles):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité de m'avoir invité à témoigner aujourd'hui.

Mon intervention va porter sur deux points, soit le manque de main-d'œuvre et la fluctuation du coût des intrants.

Au chapitre de la main-d'œuvre, les travailleurs étrangers temporaires agricoles, ou TET, sont des travailleurs essentiels pour le secteur agroalimentaire et la sécurité alimentaire des Canadiens. La pandémie a démontré toute leur importance.

Le taux de chômage au Canada est de 5,5 %, et de 4,5 % au Québec. La production agricole, de son côté, augmente de 8 % par année. Dans certaines régions comme Chaudière-Appalaches, le taux de chômage est de 4 %. On prévoit que la pénurie de main-d'œuvre durera encore 10 ans. On comprend donc pourquoi le nombre de travailleurs étrangers temporaires augmente de 10 % par année. Comme ce nombre ne fera que croître, il est nécessaire de revoir les exigences administratives du programme.

Les employeurs favorisent l'embauche des mêmes travailleurs qui reviennent chaque année, pour la même période et pour les mêmes fonctions. Les demandes d'études d'impact sur le marché du travail, ou EIMT, devraient donc être valides pour trois ans. Ce serait une façon concrète et rapide d'alléger le fardeau administratif. Ce changement réduirait les délais et les pertes de temps à chacune des nombreuses étapes. Chaque contretemps dans le processus peut retarder le moment de l'arrivée des travailleurs, et même augmenter le risque qu'ils n'arrivent pas du tout.

Actuellement, nous devons composer avec trois différents programmes. Nous recommandons de réduire ce nombre et de simplifier les formalités administratives. Nous avons déposé à quelques reprises un exemple de formulaire qui compterait six pages au lieu de douze, comme c'est le cas actuellement.

Nous recommandons aussi que l'on retire la liste des produits agricoles admissibles au programme des travailleurs étrangers temporaires agricoles. Il faut simplement se reporter à la définition d'« agriculture primaire » établie dans le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés. Il a fallu attendre 10 ans avant que la production de sirop d'érable fasse partie de cette liste, et plusieurs autres productions manquent encore, notamment la production cunicole, qui concerne l'élevage des lapins, et la production fourragère.

Il y a un autre élément à considérer. Les petites fermes ne sont pas en mesure d'offrir aux TET un emploi de 40 à 50 heures par semaine. Il faudrait que les règles soient modifiées pour permettre aux producteurs de se partager les heures d'un travailleur. Ainsi, ce dernier pourrait partager son temps entre deux entreprises, selon les besoins et les priorités de ces dernières. Il pourrait, par exemple, faire la traite du matin à une ferme et celle du soir dans une autre ferme.

Concernant le deuxième point, soit la fluctuation du coût des intrants, il faut reculer de quelques années pour bien comprendre que toutes les certitudes du passé ne tiendront plus la route dans l'avenir. La guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine nous a fait comprendre que les principales puissances agricoles mondiales sont interdépendantes. Ces pays ont tous un rôle à jouer dans la chaîne d'approvisionnement agroalimentaire mondiale, y compris celle du Canada. La pandémie et la guerre en Ukraine confirment cette réalité. La certitude que tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement mondial pourront jouer pleinement leur rôle dans l'avenir est chose du passé.

La conséquence de cette nouvelle réalité se résume en un mot: volatilité. La volatilité s'est d'abord exprimée du côté des prix courants des denrées agricoles. Maintenant, elle se retrouve aussi du côté des intrants. Le prix des engrais a doublé et celui des carburants, y compris le diésel, a augmenté de 24 % en 12 mois. Le prix des produits phytosanitaires, des emballages et des plastiques a aussi augmenté plus rapidement que l'inflation au cours de la dernière année. Ajoutons à cela la hausse imminente des dépenses d'intérêts, compte tenu du redressement annoncé par la Banque du Canada. Tous ces éléments représentent 25 % des dépenses des entreprises agricoles. Si l'on y ajoute les dépenses liées à l'alimentation, comme les grains et la moulée, c'est 35 % des dépenses qui évoluent à un rythme supérieur à l'inflation.

La solution à ce problème peut sembler complexe, mais, en réalité, elle est très simple et presque déjà accessible. Il s'agit de bonifier le programme Agri-stabilité. Ce programme a été conçu pour gérer exactement ce genre de situation. Il intervient en cas de fluctuations des marges d'exploitation. Par le passé, ces fluctuations étaient généralement causées par la volatilité des prix sur les marchés. La volatilité du prix des intrants constatée ces dernières années, et même dans les derniers mois, pourrait générer des baisses de marge qui vont nécessiter l'intervention du programme. Cependant, dans sa forme actuelle, il n'est pas en mesure de soutenir adéquatement les entreprises qui subissent des baisses de marge en raison de la hausse du coût des intrants.

• (1545)

Pour que ce programme intervienne, une baisse de la marge de 30 % doit être constatée par rapport à la marge historique.

**Le président:** Monsieur Caron, je suis désolé, mais votre temps de parole est écoulé. Je sais que tous les membres du Comité veulent vous poser des questions.

Monsieur Epp, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

**M. Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci à nos invités de leurs excellents témoignages.

J'aimerais commencer par Mme Dickson Olmstead. Dans votre exposé, vous avez parlé de la création d'un code de conduite pour les épicerie, lequel servirait en fin de compte à assurer un processus juste et équitable.

Le 8 mars, un grand détaillant a envoyé la lettre suivante à un transformateur alimentaire de ma circonscription. Je ne vais lire que le paragraphe pertinent. Notez que cette lettre a été envoyée trois semaines avant les mises à pied ou la grève qui menaçaient au CP. On y lit que, dans l'éventualité où un conflit de travail au CP entraînerait des interruptions de service, le détaillant s'attend à ce que le fret continue d'être livré à temps pour approvisionner ses magasins et ses clients. La lettre indique également que le détaillant n'accordera pas d'exemptions d'amendes pour les commandes en retard en raison de problèmes ferroviaires.

Cette lettre a été rédigée par un détaillant qui, me dit-on, a l'habitude d'imposer des amendes à ses fournisseurs. Un code de conduite volontaire et non réglementaire aurait-il une incidence sur l'existence de lettres de menace comme celle-ci ou pas du tout?

**Mme Julie Dickson Olmstead:** C'est une excellente question. Je connais bien le détaillant qui a écrit cette lettre.

Je vais d'abord parler de l'intention de cette lettre, puis je dirai comment cela s'inscrirait dans le code. La lettre à laquelle vous faites référence visait à permettre un dialogue entre le détaillant et la communauté des fournisseurs, et à faire en sorte que chacun soit conscient de la nécessité de planifier en conséquence et, ce qui est plus important encore, de communiquer de manière appropriée au cas où la chaîne d'approvisionnement devait être gérée autrement.

Voilà ce que je pense de la substance de cette lettre. Je ne l'aurais pas considérée comme particulièrement menaçante, mais plutôt comme un moyen d'ouvrir la porte à un dialogue et de prévenir certains des problèmes qui se sont produits, en particulier dans l'Ouest, où nous avons régulièrement des livraisons qui, pour quelque raison que ce soit, ne se matérialisent pas et qui, faute de communications, créent des problèmes sur nos quais.

• (1550)

**M. Dave Epp:** Merci. Je sais que le transformateur en question a pris cette lettre comme une menace étant donné qu'il y était dit qu'il n'y aurait pas d'exemptions d'amendes.

Monsieur le président, j'aimerais céder le reste de mon temps de parole au député de Provencher.

**M. Ted Falk (Provencher, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leurs exposés. Ils sont très utiles pour notre étude actuelle sur les problèmes qui pèsent sur la chaîne d'approvisionnement.

J'aimerais commencer par M. Campbell, de Keystone Agricultural Producers.

Monsieur Campbell, vous avez indiqué que la capacité ferroviaire était un problème important pour les agriculteurs des Prairies. Pouvez-vous dire plus précisément au Comité à quoi ressemblent les niveaux de stocks dans les silos à grains des Prairies?

**M. Bill Campbell:** En ce qui concerne le transport ferroviaire et la façon dont nous en sommes dépendants pour acheminer nos produits vers le marché, sachez que de 2019 à 2021, nous avons exporté 47 millions de tonnes de céréales, et que cela pourrait atteindre 63 millions de tonnes d'ici 2030. Si nous voulons atteindre ces objectifs, nous devons disposer d'un système de transport très efficace où les stocks pourront circuler rapidement.

Dans le cadre du plan sur le transport du grain, le système de transport ferroviaire fait en ce moment des prévisions pour faire avancer le transport du grain. Or, nous constatons que ces prévisions ne sont pas suivies et que les stocks de céréales sont à des niveaux élevés dans les terminaux du Manitoba. Si nous nous retrouvons avec une récolte située dans les moyennes historiques, nous craignons que cela ait une incidence négative importante sur notre capacité à transporter nos produits vers les marchés.

**M. Ted Falk:** Merci beaucoup.

Vous avez également parlé de l'augmentation du prix des intrants agricoles. J'ai rencontré des gens du Young Cattlemen's Council la semaine dernière, et ils m'ont dit que les difficultés liées aux aliments pour animaux sont également un problème — non seulement l'accès et l'acquisition d'aliments pour leur bétail, mais aussi le prix de ces aliments. Il est rendu presque inabordable de nourrir le bétail. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet et nous expliquer comment les problèmes de la chaîne d'approvisionnement ont une incidence sur le prix?

**M. Bill Campbell:** Avec la sécheresse qui sévit dans l'Ouest canadien, les problèmes d'approvisionnement en matières premières sont devenus assez criants. Nous approchons de la fin de la saison d'alimentation, mais certains producteurs ont des difficultés à trouver d'autres sources de nourriture. Nous avons utilisé tous les moyens possibles: fournisseurs extérieurs d'aliments pour animaux, récoltes de récupération ou le simple fait d'utiliser tout ce qui est vert à un moment donné.

Je suis d'accord avec vous pour dire que certains de ces aliments de remplacement ne sont plus économiques pour l'alimentation des troupeaux, et que les producteurs risquent donc d'en subir les conséquences sur le plan financier. Nous avons fait un très bon travail pour nous adapter à la situation, mais il existe une possibilité de crise économique dans l'industrie de l'élevage en raison du coût élevé des aliments pour animaux et des sources d'alimentation de rechange.

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

Monsieur Falk, cela fait six minutes.

Nous avons maintenant M. Drouin, pour six minutes.

[Français]

**M. Francis Drouin (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins qui comparaissent aujourd'hui devant le Comité.

Ma première question, qui s'adressera à M. Caron, concerne la question du transfert de travailleurs étrangers d'un secteur à un autre. Il existe certaines inquiétudes à ce sujet.

Monsieur Caron, je crois comprendre que vous êtes d'accord sur le fait d'autoriser les travailleurs étrangers qui travaillent dans une ferme à aller travailler dans une autre.

Est-ce bien cela?

• (1555)

**M. Martin Caron:** C'est exact. Nous parlons de la mobilité des travailleurs, qui leur permet de passer d'une entreprise agricole à une autre tout en restant dans le secteur agricole.

**M. Francis Drouin:** L'Union des producteurs agricoles, ou UPA, représente de très bons producteurs laitiers du Québec.

Monsieur Caron, vous avez dit que les travailleurs pourraient faire la traite dans une ferme le matin, puis se rendre dans une autre ferme le soir pour assurer ce même service.

Vos membres vous disent-ils que, même si un agriculteur veut prendre un congé, c'est souvent impossible, parce qu'il n'existe pas de service de répit dans le secteur agricole?

Les travailleurs étrangers permettraient d'offrir un tel service, car ils pourraient venir faire le travail dans les fermes voisines. Je crois qu'il s'agit aussi d'un facteur à considérer.

Est-ce le cas?

**M. Martin Caron:** C'est exact. La nécessité de donner ce répit aux producteurs fait partie des aspects importants à considérer. Il ne faut pas oublier la question du développement des régions rurales périphériques, où il y a des besoins.

Les entreprises de petite taille n'ont pas toujours la capacité d'engager des travailleurs à temps plein. Si les employés pouvaient être répartis dans deux ou trois fermes, cela permettrait de maintenir ces entreprises dans notre ruralité et de contribuer à l'autonomie alimentaire du Canada.

**M. Francis Drouin:** Vous recommandez aussi que les demandes d'EIMT, qui servent à prouver que vous avez besoin de travailleurs étrangers temporaires, soient faites tous les trois ans plutôt que chaque année, car vous ne trouvez pas plus de main-d'œuvre chaque année.

Pouvez-vous nous en parler davantage?

**M. Martin Caron:** Ce serait effectivement nécessaire. Présentement, nous devons faire une demande chaque année. Selon nous, il faut vraiment simplifier le processus afin que cela se fasse tous les trois ans.

Sur le plan administratif, il faut diminuer la paperasse. Nous avons proposé de réduire le nombre de pages du formulaire de douze à six, ce qui permettrait de supprimer vingt-quatre questions très répétitives.

On demande aux producteurs d'être de plus en plus efficaces. Nous aimerions toutefois que les systèmes soient les plus efficaces et les plus flexibles possible, dans le respect du cadre établi.

**M. Francis Drouin:** Ma circonscription se trouve juste à la frontière du Québec, là où le soleil se lève en Ontario.

Par exemple, quels sont les coûts associés à la paperasserie lorsque vous devez prouver que vous ne pouvez pas trouver de travailleurs, dans la région de Vaudreuil, par exemple?

Qu'est-ce que la nécessité de refaire ce processus chaque année représente pour les producteurs? Y a-t-il un coût rattaché à cela?

**M. Martin Caron:** Les exigences administratives engendrent un coût substantiel.

Nous représentons des producteurs horticoles et des producteurs maraîchers qui cultivent des asperges, des oignons, et ainsi de suite. Le premier problème concret qu'ils vivent survient au moment où ils doivent acheter leurs semences, que ce soit pour le maraîchage ou pour l'horticulture. Ils n'ont aucune garantie qu'ils auront des travailleurs à temps pour faire l'ensemencement.

Cette situation donne lieu à de l'insécurité, et c'est ce que nous voulons éviter. J'ai entendu des producteurs me dire à maintes reprises qu'ils avaient demandé quinze travailleurs étrangers temporaires, que l'on avait assuré qu'ils en auraient six, mais qu'ils n'étaient pas certains d'avoir les autres.

C'est pourquoi nous demandons une diminution de la paperasse, qui entraîne naturellement un coût. Si nous voulons être plus efficaces, il faut diminuer ces coûts.

[Traduction]

**M. Francis Drouin:** Ma prochaine question s'adresse à vous, madame Dickson Olmstead, et elle concerne le code de pratique des épiceries et le lien que ce code peut avoir avec les problèmes qui touchent la chaîne d'approvisionnement. Y a-t-il un lien direct avec les problèmes que connaissent vos membres ou les entreprises que vous représentez relativement à la chaîne d'approvisionnement dans votre industrie?

En outre, juste avant que je vous cède la parole, vous avez proposé une approche non réglementée, c'est-à-dire un code de conduite à adhésion volontaire. Est-ce bien cela?

• (1600)

**Mme Julie Dickson Olmstead:** C'est bien cela, oui.

Oui, une obligation... Je suis désolée. J'ai beaucoup d'écho ici.

Nous avons proposé un code volontaire... un code obligatoire qui n'est pas réglementé. C'est exact.

Pour répondre à votre question sur la façon dont nous pensons qu'un code répondrait aux problèmes liés aux contraintes de la chaîne d'approvisionnement, je pense qu'un code fondé sur la transparence, la collaboration et la réciprocité, et qui favoriserait une bonne compréhension de la façon dont nous faisons des affaires, ne serait jamais une mauvaise chose. Ce n'est jamais une mauvaise chose. C'est toujours une bonne chose, mais il faut que l'industrie y travaille collectivement et y apporte des solutions communes. En effet, nous ne voudrions pas nous retrouver par inadvertance avec un langage qui entrave l'innovation, la vitesse à laquelle nous devons avancer ou notre capacité de collaborer les uns avec les autres et de nous adapter, comme nous avons dû le faire, en particulier au cours des deux dernières années.

**Le président:** Merci, madame Dickson Olmstead.

Merci, monsieur Drouin.

[Français]

Monsieur Perron, vous avez la parole pour six minutes.

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

D'abord, je remercie tous les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Monsieur Caron, j'aimerais poursuivre la discussion sur la mobilité des travailleurs étrangers. Vous demandez d'avoir la flexibilité nécessaire pour créer une espèce de coopérative d'entreprises de pe-

tite taille, ce qui permettrait à celles-ci de faire des ententes de transferts de travailleurs. Certains producteurs nous ont aussi soulevé le problème lié au maraudage qui existe actuellement. Cela amène certains travailleurs dans d'autres secteurs.

Pourriez-vous clarifier ce danger et nous dire quelle est la nuance entre les deux situations?

**M. Martin Caron:** Actuellement, il y a quand même une pénurie de main-d'oeuvre dans l'ensemble des secteurs, et les travailleurs agricoles ne sont pas les seuls à être la cible de maraudage. Cela touche aussi les secteurs de la transformation, du bois, de la construction, et ainsi de suite.

On voit des travailleurs qui arrivent ici munis d'un contrat avec les producteurs qui les emploient être la cible de maraudage et décider de quitter l'entreprise. Cela met à risque les entreprises, et les producteurs doivent recommencer tout le processus. Les producteurs n'ont aucun recours pour démontrer les investissements et le temps qu'ils ont consacré au processus.

Cela étant dit, vous comprenez bien que l'on parle seulement de ces cas-là. S'il y a de la négligence de la part des producteurs ou des employeurs à l'égard des travailleurs, on ne tolère pas cela. Il faut que les travailleurs puissent quitter ces endroits.

**M. Yves Perron:** Que faudrait-il changer dans la réglementation actuelle pour mettre fin à ce phénomène, tout en vous permettant d'avoir la flexibilité nécessaire, dans le monde agricole, pour transférer des travailleurs d'une exploitation à l'autre à l'occasion?

**M. Martin Caron:** Il faudrait reconnaître les contrats de travail et les secteurs auxquels ils sont associés. Autrement dit, quand les travailleurs étrangers temporaires ou les travailleurs saisonniers décident de faire une demande au titre d'un programme de travail agricole, il faut faire en sorte qu'ils doivent rester dans le milieu de travail agricole.

J'ajouterais qu'il faut mettre un processus de recours en place pour les producteurs, pour leur faciliter les choses et qu'ils n'aient pas à repartir de zéro si un employé décide de partir.

**M. Yves Perron:** Je vous trouve très raisonnable, notamment lorsque vous proposez que les EIMT soient faites tous les trois ans. Personnellement, je préférerais que ce soit tous les cinq ans, mais nous nous en tiendrons à vos demandes.

Vous êtes assez pragmatique. Dans votre document, vous proposez des choses simples. Vous proposez, par exemple, de réduire le nombre de pages du formulaire de douze à six. C'est comme de la musique à mes oreilles.

À qui avez-vous présenté cette proposition de nouveau formulaire?

Pourriez-vous soumettre ce formulaire au Comité pour que nous puissions en rendre compte dans notre rapport?

**M. Martin Caron:** Nous pourrions certainement le soumettre au Comité. Comme vous pourrez le voir, nous avons conservé les questions très importantes et éliminé celles que nous trouvions redondantes. Nous avons ainsi pu éliminer 24 questions et 6 pages.

Comme je le mentionnais, on nous demande souvent de répondre, en tant que producteurs, aux changements climatiques et de rendre nos entreprises agricoles plus efficaces. Je pense que l'on est capable de faire une refonte de ce formulaire pour qu'il soit plus simple tout en répondant aux exigences du gouvernement du Canada et des autres pays.

• (1605)

**M. Yves Perron:** Si vous avez d'autres belles propositions comme celles-là, je vous invite à nous les soumettre.

J'aimerais avoir une clarification quant au troisième point que vous avez soulevé.

Pouvez-vous nous parler plus en détail du retrait de certains produits — vous avez évoqué le secteur de l'acériculture — de la liste des produits agricoles?

**M. Martin Caron:** Pour ce qui est de la production de fourrage et de la production cunicole, il y a encore des produits qui ne sont pas compris dans cette liste. Les producteurs nous en parlent souvent. C'est pour cela que nous devons travailler sur la définition d'« agriculture primaire ».

**M. Yves Perron:** C'est donc très simple. Si l'on supprimait un petit élément, cela vous faciliterait grandement la vie.

N'est-ce pas?

**M. Martin Caron:** Je pense que tout le monde est d'accord sur cela. Il s'agit simplement d'un changement sur le plan administratif.

**M. Yves Perron:** J'aimerais revenir brièvement sur un point que vous avez présenté plus tôt, mais que vous n'avez pas eu le temps d'expliquer, soit la bonification du programme Agri-stabilité afin de faire passer la marge de 70 à 85 %. Ce point fait l'objet de discussions depuis longtemps, et certaines provinces s'opposent à cette idée. Cependant, il y a un important consensus à cet égard au Québec. Le Québec demande au fédéral et aux provinces qui le veulent d'aller de l'avant à ce propos.

Quelle est votre opinion à cet égard?

**M. Martin Caron:** Présentement, la marge se situe à 30 %. Ce que nous demandons, c'est de revenir à la marge qui existait en 2013, c'est-à-dire à 85 %. C'est vraiment essentiel.

Les marges d'exploitation soulèvent actuellement des préoccupations, vu la volatilité et les répercussions du dépassement des coûts attribuable à l'inflation.

Il y a déjà un programme, et il n'est pas nécessaire de le réinventer. Il faut utiliser ce programme, mais il faut rehausser la marge à 85 %.

Je vous donne un bref exemple. Un producteur ou une ferme dont le revenu s'élève, en moyenne, à 60 000 \$ et dont les dépenses admissibles sont de 50 000 \$ génère une marge de 100 000 \$. S'il y a une augmentation des dépenses de 8 %, cela représente des dépenses supplémentaires de 40 000 \$. La marge n'est plus de 100 000 \$, mais de 60 000 \$. Selon le programme, dans sa version actuelle, le producteur recevrait seulement 7 000 \$. Si le programme était bonifié en faisant passer la marge à 85 %, le producteur recevrait 17 500 \$. Il y a quand même...

**Le président:** Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Caron, mais votre temps de parole est écoulé.

Monsieur MacGregor, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

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

Mes questions s'adresseront à M. Caron et à M. Campbell.

Je veux parler de vos expériences et de celles de vos membres en ce qui concerne nos réseaux de transport.

Ma circonscription, Cowichan—Malahat—Langford, se trouve sur la côte ouest de l'île de Vancouver. Je suis sur la côte, alors je vois beaucoup de vraquiers au mouillage qui attendent leur tour au port de Vancouver.

Compte tenu des mesures législatives que nous avons, comme la Loi sur les transports au Canada et l'Office des transports du Canada, croyez-vous qu'il faudrait en faire plus pour unifier l'information que vos producteurs obtiennent de nos chemins de fer et de nos autorités portuaires et des transporteurs eux-mêmes?

Monsieur Campbell, je vais peut-être commencer par vous.

Avons-nous perdu tout le monde?

**Le président:** À nos témoins, si vous pouvez nous entendre, il semble que nous ayons un petit problème technique. Soyez indulgents avec nous pendant que nous remettons les choses en marche.

Nous allons suspendre la séance pendant une ou deux minutes, et nous serons de retour dans un instant. Ne bougez pas.

• (1605)

(Pause)

• (1610)

**Le président:** On dirait que nous sommes de retour. Je suis désolé pour ces difficultés techniques. On me dit qu'il y en a dans toutes les salles de comité en ce moment.

Monsieur MacGregor, vous veniez juste de commencer. Vous en étiez à environ 40 secondes, mais étant donné les difficultés techniques — je me sens très généreux aujourd'hui —, je vais vous laisser recommencer à six minutes.

C'est à vous.

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

Ma question s'adresse à M. Campbell et à M. Caron.

Dans mon préambule, je disais que je voulais avoir le point de vue de vos organismes et de vos membres respectifs sur notre secteur des transports dans son ensemble, car nos chemins de fer et nos autorités portuaires sont tous de compétence fédérale, bien entendu.

Ce que je veux savoir, c'est si, d'une façon plus globale, le gouvernement fédéral devrait intervenir pour s'assurer que vos membres obtiennent des informations opportunes des chemins de fer, des autorités portuaires et des cargos qui attendent de recevoir vos produits.

Si vous pouviez faire part au Comité des recommandations que nous devrions relayer au gouvernement fédéral, nous vous en serions très reconnaissants.

• (1615)

**M. Bill Campbell:** Voulez-vous que je commence?

**M. Alistair MacGregor:** Oui, monsieur Campbell. Commencez, je vous prie.

**M. Bill Campbell:** J'entends un peu d'écho ici, mais je vais essayer d'y remédier si possible.

Transports Canada a annoncé l'année dernière un programme de gestion active du trafic maritime, mais la façon dont le gouvernement du Canada entend améliorer l'efficacité au port n'est pas claire. Les retards au port ont un effet en cascade sur la chaîne d'approvisionnement.

À l'heure actuelle, nous payons des frais de surestaries de 25 000 \$ à 35 000 \$ par jour et par navire lorsque ces navires sont immobilisés sans pouvoir charger des produits. Ces coûts sont reflétés par l'intermédiaire des terminaux céréaliers et des sociétés céréaliers, et ils sont finalement assumés par les producteurs. Ce sont eux qui paient ces frais de surestaries.

En ce qui concerne le plan, les chemins de fer, les installations de chargement et les navires doivent coordonner leurs efforts afin que les produits soient prêts à être chargés au bon moment. Nous devrions imposer des sanctions pécuniaires aux transporteurs de classe 1 s'ils ne sont pas en mesure de respecter les engagements qu'ils ont pris à l'égard du régime relatif aux céréales. Nous devons veiller à ce que ces navires soient chargés en temps voulu, car les ventes à d'autres pays sont assujetties à des engagements.

**M. Alistair MacGregor:** Merci.

Monsieur Caron, pouvez-vous également nous faire part de vos commentaires à ce sujet?

[Français]

**M. Martin Caron:** Je vous remercie de la question.

Le transport est un élément majeur à considérer en agriculture. Nous n'avons qu'à penser aux répercussions de la grève du CN en 2019 sur les producteurs agricoles. Cette grève a entraîné des pertes se chiffrant en millions de dollars.

Il faut bien comprendre les problèmes liés aux retards dans les expéditions. Il faut aussi avoir des plans d'urgence en cas de situations semblables. Il faut savoir quelles mesures mettre en place afin de pouvoir réagir rapidement. Si le réseau ferroviaire est en panne, tous les producteurs canadiens en subissent les conséquences.

[Traduction]

**M. Alistair MacGregor:** Merci.

Je vais continuer à vous interroger, monsieur Caron.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé un peu de la volatilité des prix. Bien entendu, nous devons parler longuement des pressions inflationnistes liées au changement climatique et de la manière dont elles continueront de faire fluctuer les prix des carburants à l'avenir. Je pense que la guerre en Ukraine est un aperçu de ce que l'avenir nous réserve.

Si nous nous concentrons sur le thème de la résilience — nous avons mené, au cours de la législature précédente, une étude sur l'augmentation de la capacité de transformation dans nos collectivités locales —, y a-t-il quelque chose que vous aimeriez que notre comité recommande au gouvernement pour accroître la résilience de nos collectivités et pour augmenter leur capacité de transformation, afin que nous puissions mieux résister à ces chocs qui, nous le savons, se produiront dans les décennies à venir?

[Français]

**M. Martin Caron:** Il doit effectivement y avoir des mesures en place en cas de problèmes.

Comme je le mentionnais dans ma présentation, certains programmes permettraient de rétablir, à tout le moins, la situation quant aux marges d'exploitation. Les augmentations de coûts sont énormes actuellement. M. Campbell a fait mention du coût des intrants, entre autres, et j'ajouterais celui du diésel. Au cours de la dernière année, il a augmenté de 24 %. En deux ans, l'augmentation a donc été de 51 %.

Il faut penser aussi à mettre en place des programmes et des solutions qui contribueront à la résilience en agriculture. À cet égard, nous allons demander du soutien. Nous constatons que ce genre de soutien est bien plus grand aux États-Unis et en Europe, plus particulièrement en ce qui concerne le développement durable et les changements climatiques. Je pense qu'il faut avoir cette vision écologique.

Nous, en tant que producteurs, nous devons rester concurrentiels, parce que nous occupons les mêmes marchés que les États-Unis et l'Europe.

[Traduction]

**M. Alistair MacGregor:** Monsieur Campbell, pendant les 45 secondes qu'il me reste, pourriez-vous me dire si vous avez des idées à ajouter par rapport à cette même série de questions?

**M. Bill Campbell:** Oui.

À cet égard, nous devons nous assurer qu'un marché concurrentiel existe et, à mesure que nous avançons, tout obstacle à la concurrence en ce qui concerne l'offre d'intrants doit être examiné de près par le Bureau de la concurrence.

Je pense également que l'idée d'une transformation plus locale, afin de pouvoir réduire notre empreinte carbone liée au mouvement des produits, a un certain potentiel. Nous devons prendre en compte cette idée de valeur ajoutée dans une zone régionalisée.

• (1620)

[Français]

**Le président:** Je vous remercie, messieurs MacGregor et Campbell.

Monsieur Lehoux, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Richard Lehoux (Beauce, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président.

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

Monsieur Caron, est-il possible de nous transmettre ce fameux formulaire dont on a réduit le nombre de pages pour le faire passer de douze à six? Il serait intéressant éventuellement de recommander, dans notre rapport, l'adoption de ce formulaire. J'aime bien quand nous simplifions la paperasse.

Dans le même ordre d'idées, nous avons reçu la ministre lundi dernier. Elle a mentionné qu'il fallait reconnaître les problèmes des propriétaires et faciliter leur tâche quant à la venue de travailleurs immigrants.

Au même titre que le formulaire remanié, est-ce que cela pourrait être inclus dans nos recommandations, tout comme la proposition selon laquelle les EIMT devraient être valides pour trois ans au lieu d'un an? Je pense que ce seraient des éléments très importants à ajouter dans le rapport.

Pourriez-vous nous transmettre cela?

**M. Martin Caron:** Certainement, monsieur Lehoux.

C'est avec plaisir que nous allons vous envoyer le formulaire. D'ailleurs, nous l'avons déjà envoyé aux membres du Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration. Nous allons quand même vous le faire parvenir avec plaisir.

**M. Richard Lehoux:** D'accord.

Quant à la possibilité de permettre aux travailleurs étrangers temporaires d'être transférés d'une ferme à une autre, il serait peut-être pertinent de nous transmettre des commentaires et des précisions à cet égard. Actuellement, des préoccupations ont été soulevées dans ma circonscription par des producteurs au sujet du maraudage de travailleurs étrangers temporaires effectué par certaines entreprises.

Il faudrait peut-être adapter la réglementation actuelle afin de tenir compte de ce problème.

Êtes-vous d'accord là-dessus?

**M. Martin Caron:** Oui, je suis d'accord avec vous. Il faut corriger le tir à ce sujet.

Il y a eu un ralentissement à l'automne, mais le gouvernement et d'autres instances nous ont quand même permis d'aller chercher rapidement du soutien.

Le maraudage entraîne des répercussions sur le terrain. Comme je le disais, cela pose des risques pour les producteurs en plus de leur causer de l'incertitude. La situation est alarmante.

**M. Richard Lehoux:** Il serait donc important de réglementer cela et de reconnaître les problèmes que vivent les entreprises, comme le disait la ministre.

Au bout du compte, il serait pertinent de faire passer la durée de validité des EIMT de un à trois ans pour nous assurer que les travailleurs étrangers travaillent dans des entreprises qui respectent certaines règles.

Est-ce exact? Cela fait-il partie de vos recommandations?

**M. Martin Caron:** C'est exact.

Nous parlons de travailleurs étrangers, mais, dans bien des cas, ces travailleurs deviennent des membres de la famille. Des producteurs décident même d'aller visiter ces travailleurs dans leur pays. Une véritable communauté se crée. C'est pour cela que nous devons prolonger la durée de validité de un à trois ans, et peut-être même davantage. Il faut simplifier le processus, au bénéfice du travailleur et du producteur.

**M. Richard Lehoux:** Je vous remercie, monsieur Caron.

Le Comité a récemment déposé à nouveau son rapport sur la capacité de transformation. Nous souhaitons obtenir de la ministre des réponses positives pour tout ce qui a trait aux travailleurs étrangers temporaires, car il y a un manque flagrant de main-d'œuvre. Vous avez mentionné tout à l'heure que le taux de chômage dans la région de Chaudière-Appalaches était de 4 % et qu'il était inférieur à 3 % en Beauce. Il est donc manifeste que le besoin est criant. La question des travailleurs étrangers temporaires serait donc vraiment pertinente, car nous avons des entreprises de transformation importantes.

Je vais vous parler de l'autre point que vous avez soulevé concernant la volatilité des prix des intrants. Vous avez proposé de faire passer le seuil de 70 à 85 % dans le programme Agri-stabilité. Cette recommandation figurait dans notre rapport intitulé « Faire face à l'imprévu: Renforcer les programmes de gestion des risques des entreprises agricoles et agroalimentaires ». Aucune mesure concrète n'a été prise.

Nous comprenons qu'il faut obtenir l'accord de l'ensemble des provinces ou d'une majorité d'entre elles pour aller de l'avant.

Pour ce qui est du secteur agricole au Canada, y aurait-il moyen de s'entendre sur une façon de travailler afin que les provinces qui le veulent puissent apporter ce changement?

Pourrions-nous travailler tous ensemble en ce sens?

• (1625)

**M. Martin Caron:** Nous avons eu des discussions, entre autres, sur le caractère flexible des programmes avec notre partenaire, M. Campbell, qui est ici aujourd'hui, et avec des représentants de la Fédération canadienne de l'agriculture. Nous avons parlé de la façon dont nous pourrions intervenir à ce chapitre.

Notre organisme représente l'ensemble des producteurs. Il peut y avoir certains programmes qui s'appliquent partout au Canada, mais nous aimerions qu'ils soient flexibles.

Je pense que nous pouvons nous entendre. Compte tenu de ce que nous vivons présentement, si nous ne voulons pas perdre des entreprises, il faut mettre rapidement des programmes en place.

Je tiens à dire que, actuellement, on met des entreprises de régions rurales à risque, que ce soit en raison du manque de main-d'œuvre ou de problèmes financiers. Nous ne voulons vraiment pas perdre ces entreprises, et je suis sûr que tout le monde, au sein du Comité...

**M. Richard Lehoux:** Je vous remercie, monsieur Caron.

**Le président:** Monsieur Louis, vous avez maintenant la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

**M. Tim Louis (Kitchener—Conestoga, Lib.):** Je vous remercie, monsieur le président, de me céder la parole.

Je tiens à remercier rapidement l'équipe de soutien des TI qui m'a aidé au moment où nous avons perdu la communication. J'ai reçu un appel téléphonique de mon équipe qui voulait s'assurer que tout allait bien. Ils sont très minutieux, et cela nous permet de nous trouver dans différentes parties du pays en même temps. Je remercie donc les Services de TI d'avoir rendu cela possible.

De plus, je remercie dans les deux langues officielles nos interprètes de m'avoir permis de parler à tout le monde en même temps.

Je remercie tous les témoins de s'être joints à nous, mais je vous remercie tout particulièrement, messieurs Campbell et Caron. Veuillez transmettre nos remerciements à vos membres. Vous avez dû faire face à la pandémie, aux sécheresses et aux inondations en Colombie-Britannique. Nous avons entendu parler des blocus à certains postes frontaliers essentiels du Canada, de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, et de toutes ces difficultés, et malgré cela, vous persévérez et il y a toujours de la nourriture sur nos tables. Je tiens à remercier vos membres au nom d'une nation reconnaissante.

Mon collègue, M. MacGregor, a mentionné la résilience.

Monsieur Caron, vous avez mentionné qu'un soutien était nécessaire pour rester compétitif, et c'est l'une des choses que nous voulons faire. Nous avons beaucoup entendu parler de la chaîne d'approvisionnement. L'un des sujets sur lesquels je veux me concentrer maintenant, c'est la gestion des déchets alimentaires dans les fermes. Lorsque vous êtes l'agriculteur et que vous cultivez des aliments, tout produit qui est gaspillé avant même d'atteindre le marché nuit à vos affaires. Je suis convaincu que les agriculteurs font tout en leur pouvoir pour s'assurer qu'aussi peu d'aliments que possible sont gaspillés. C'est essentiel pour nos chaînes d'approvisionnement, mais l'un des meilleurs moyens d'améliorer les marges de profit consisterait à réduire le gaspillage alimentaire et à acheminer une plus grande partie des produits vers le marché. Étude après étude, nous avons constaté à quel point les marges de profit des agriculteurs peuvent être faibles.

Ce que je cherche à apprendre, c'est la réponse à la question suivante: les agriculteurs peuvent-ils gérer les déchets alimentaires dans leurs exploitations et, surtout, pouvons-nous soutenir ces mesures en matière de planification des cultures ou de récolte, compte tenu des faibles marges de profit que vous affrontez?

Monsieur Campbell, la parole est à vous.

**M. Bill Campbell:** C'est une très bonne question, et elle se pose avec acuité lorsque nous travaillons sur l'ensemble du tableau. Je suis un producteur primaire et je suis certainement conscient des déchets. Je suis tout à fait conscient de cet aspect.

Tous nos produits qui ne sont pas utilisés dans le système alimentaire sont ensuite utilisés comme supplémentation pour le bétail. Nous disposons de cette solution de rechange, qu'il s'agisse de grains échauffés, de céréales déstockées ou d'autres composants. Nous devons nous assurer que nous avons un portefeuille diversifié et économiquement viable pour pouvoir utiliser tous ces produits. Nous voyons l'utilisation de la drêche sèche de distillerie dans le processus de production d'éthanol. Nous voyons aussi la possibilité de fournir certains des autres produits, comme c'est fait dans le cadre de la stratégie des protéines au Manitoba. Nous utilisons une partie du lait de pois, comme on l'appelle, comme protéine.

L'un des éléments très importants pour éviter le gaspillage alimentaire serait la suppression de la taxe sur le carbone pour le séchage des céréales et le chauffage des étables pour le bétail. Si nous pouvons stocker nos produits en toute sécurité, nous n'aurons pas ce potentiel de gaspillage et de dégradation des aliments et de baisse de la valeur des produits. Nous sommes très fiers de ce que nous faisons, très fiers de cultiver le meilleur produit possible, mais si nous n'avons pas les outils nécessaires pour assurer un stockage et une livraison sûrs... Je pense que vous devez réaliser que nos produits sont livrés 12 mois par an à des postes d'exportation et qu'il y a un élément de stockage dans ce processus. Au Canada, nous n'avons pas toujours les conditions de récolte les plus favorables.

Pour répondre à votre question, oui, nous faisons de notre mieux, car nous devons maximiser les revenus de nos exploitations.

**M. Tim Louis:** Merci.

Monsieur Caron, je vais vous poser la même question. Est-ce qu'il y a des choses que vous pouvez faire pour réduire le gaspillage alimentaire et des programmes grâce auxquels nous pourrions vous aider?

• (1630)

[Français]

**M. Martin Caron:** Je vais ajouter quelque chose aux commentaires de M. Campbell au sujet de la transformation, qui pourrait se faire selon une formule de proximité. Il faut soutenir le secteur de la transformation et y consacrer des investissements. La pandémie nous a permis de constater l'engouement des citoyens canadiens pour les produits du Canada. Je pense qu'il faut mettre en place des systèmes de transformation de proximité.

Je prends pour exemple la production biologique, dont on ne parle pas assez. La demande est grande pour des produits biologiques, mais l'offre est insuffisante. Il y a beaucoup de produits biologiques importés. Il faut soutenir les productions de proximité, comme les productions biologiques, et avoir des usines de transformation de proximité. Quand on investit en ce sens, on investit aussi dans le développement durable.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, messieurs Louis et Caron.

[Traduction]

Je remercie les témoins du temps qu'ils nous ont consacré.

C'est tout pour notre premier groupe de témoins. Nous allons passer rapidement à notre deuxième groupe de témoins. Je demande donc aux membres du Comité de ne pas s'éloigner.

Merci à tous nos témoins de leur travail, de leur leadership en agriculture et de leur contribution à notre étude. Passez une excellente journée.

• (1630)

(Pause)

• (1635)

**Le président:** Mesdames et messieurs, nous reprenons la séance avec notre deuxième groupe de témoins.

Merci à tous les témoins d'être ici aujourd'hui. Chacun d'entre vous dispose de cinq minutes pour sa déclaration liminaire.

Nous accueillons M. Mussell. Je crois que certains membres du Comité veulent poser des questions, alors je rappelle que, malheureusement, nous n'aurons du temps que pour une seule série de questions, soit environ 24 minutes.

La durée des déclarations liminaires est de cinq minutes.

Je vais commencer par M. Sands. Vous disposez de cinq minutes.

**M. Gary Sands (premier vice-président, Fédération canadienne des épiciers indépendants):** Bonjour. Je vous remercie de votre invitation à comparaître aujourd'hui. Je m'appelle Gary Sands. Je suis le premier vice-président de la Fédération canadienne des épiciers indépendants.

Il y a environ 6 900 épicerie indépendantes au Canada, et dans certaines provinces, comme ici, en Ontario, la majorité des épicerie sont indépendantes.

Certains d'entre vous ont peut-être lu l'article d'opinion que j'ai écrit dans le *Toronto Star* la fin de semaine dernière sur l'abordabilité des aliments. Pour ceux qui l'ont lu, je vous prie de me pardonner de répéter certains des points que j'ai soulevés dans cet article.

Comme vous le savez, le Canada est comme une tapisserie formée d'une myriade de collectivités urbaines, semi-rurales, rurales et éloignées. Il faut savoir que dans bon nombre des collectivités rurales et éloignées, la seule épicerie est souvent une épicerie indépendante. Il est très important de tenir compte de cette réalité lorsque nous parlons d'aliments abordables, d'approvisionnement équitable, de fluctuations inégales du coût des intrants, de pénuries de main-d'œuvre et de montée en flèche des coûts du camionnage et du carburant.

Après deux années à faire face aux défis d'une pandémie mondiale, la chaîne d'approvisionnement éprouve probablement ce que l'on pourrait décrire comme de l'épuisement au combat. En Colombie-Britannique, nous avons dû faire face à des inondations catastrophiques qui ont causé d'importants dommages aux infrastructures et aux corridors de transport. Omicron a porté un nouveau coup à la chaîne d'approvisionnement en provoquant des pénuries de main-d'œuvre généralisées. À peu près au même moment, les soi-disant « manifestants pour la liberté » ont érigé des barrages à certains de nos passages frontaliers essentiels, ce qui a entraîné d'autres perturbations et retards dans la chaîne d'approvisionnement, ainsi que l'augmentation des coûts pour nos membres.

Bien sûr, nous sentirons bientôt les effets du dernier coup dur, soit l'invasion de l'Ukraine par la Russie, dont nous savons qu'elle aura des conséquences importantes sur les coûts de toute une série de produits. Comme je l'ai déjà dit, on pourrait pardonner aux acteurs de la chaîne d'approvisionnement de penser que Vladimir Poutine et les quatre cavaliers de l'apocalypse ont décidé de se forger une nouvelle carrière dans l'industrie alimentaire.

Les effets cumulatifs de ces bouleversements ne sont pas toujours ressentis uniformément dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Nous savons que pour bon nombre de nos membres, les prix des fournisseurs ont augmenté de 25 % à 30 %. Les coûts de camionnage ont plus que doublé et les surcharges de carburant ont explosé.

Pour en revenir à ce que je disais plus tôt, à savoir que les épiceries indépendantes sont les seuls magasins d'alimentation dans de nombreuses collectivités, il faut garder à l'esprit que la sécurité alimentaire de ces régions dépend en grande partie de la capacité de ces épiciers d'avoir accès à un approvisionnement équitable à des prix abordables. Les épiceries de détail affichent des moyennes générales de 1,5 % à 2,5 % inférieures à celles des autres secteurs, mais elles doivent faire face à des augmentations importantes des prix des produits laitiers, des œufs, du pain et de la viande. La raison invoquée par tous ces secteurs est que les coûts augmentent — oui, ils augmentent —, mais ils augmentent aussi pour les épiciers indépendants. À qui devons-nous faire payer ces coûts? Il n'y a pas d'autre solution que de les faire payer au consommateur.

Ce mois-ci, une étude commandée par les Beef Farmers of Ontario a révélé que si le prix du bœuf a nettement augmenté, la source des augmentations se perd quelque part entre la ferme et l'assiette. Selon l'étude, alors que la part des profits des agriculteurs a chuté de 41 % en 2016 à 39 % en 2021, « les épiciers et les bouchers ont connu le pire des résultats... Leur part de la marge bénéficiaire est passée de 8 % en 2016 à un peu plus de 2 % en 2021 ».

En tant que dernier maillon de la chaîne d'approvisionnement, celui qui est en contact avec le consommateur et qui se retrouve parfois directement dans sa ligne de mire, les épiceries ont beau chercher à ne pas augmenter leurs prix — ce qui est louable —, ce n'est tout simplement pas viable pour les petites et moyennes épice-

ries indépendantes. Sur la base des expériences vécues au cours des deux dernières années, les gouvernements et l'industrie reconnaissent, je crois, qu'ils doivent travailler ensemble à l'élaboration de solutions à long terme aux problèmes systémiques et aux vulnérabilités qui sont devenus très évidents dans notre chaîne d'approvisionnement.

L'un des derniers aspects évoqués au cours des discussions avec le dernier groupe de témoins et que je souhaite aborder est celui d'un code de conduite pour les épiceries. Je tiens à souligner qu'il s'agit d'un code pour les épiceries, et non pour le commerce de détail.

Je fais partie du comité directeur qui travaille actuellement au processus mené par l'industrie. Je suis donc lié par un accord de confidentialité et je dois faire attention à ce que je dis. Je soulève cette question uniquement parce qu'elle a été évoquée devant ce comité par une autre organisation qui est également membre du comité directeur et j'aimerais étoffer les observations qui ont été faites.

La FCEI plaide en faveur d'un code de conduite depuis plus longtemps que toute autre association au Canada. Nous le faisons parce que le Bureau de la concurrence n'a jamais été un instrument réaliste ou utile pour nos membres dans la lutte contre la concurrence déloyale et, à notre avis, contre la consolidation excessive. Nous sommes d'accord avec les préoccupations des fournisseurs en ce qui concerne les amendes et les pénalités qui leur sont imposées par les chaînes de vente au détail. Ce marché hautement concentré a donné lieu à des pratiques commerciales faussées et parfois déloyales. Cependant, il existe également un déséquilibre de pouvoir entre les épiciers indépendants de vos circonscriptions et les grands fournisseurs.

• (1640)

Les augmentations de prix sont souvent imposées à nos membres. Elles ne sont pas négociées ni même expliquées. Nous nous sommes battus âprement — et nous n'aurions pas dû avoir à le faire — au cours des deux dernières années pour garantir un approvisionnement équitable pour certains produits essentiels. Nous ne parlons pas d'un approvisionnement égal, mais d'un approvisionnement équitable.

Un code de conduite pour les épiceries ne vise pas seulement à protéger ou à aider les grands fournisseurs multinationaux. Il doit faire en sorte que les petits et moyens fournisseurs et transformateurs du Canada, ainsi que ses petits et moyens détaillants, disposent d'un instrument capable d'assurer plus de transparence et d'équité dans l'industrie.

Nous sommes également pour un code obligatoire et exécutoire, mais nous ne sommes pas pour un code imposé par une loi qui devrait être adoptée dans chaque province...

**Le président:** Merci, monsieur Sands. Je m'excuse, mais nous en sommes à cinq minutes et nous devons nous en tenir au temps imparti.

Nous passons maintenant à l'Association nationale des engraisseurs de bovins. Nous allons écouter M. Bekkering ou Mme Tranberg, qui disposent de cinq minutes.

**M. James Bekkering (président du conseil d'administration, Association nationale des engraisseurs de bovins):** Bonjour et merci. Je m'appelle James Bekkering, président du conseil d'administration de l'Association nationale des engraisseurs de bovins — l'ANEBC —, et propriétaire d'un parc d'engraissement à Taber, en Alberta. Je suis accompagné de Janice Tranberg, présidente et directrice générale de l'ANEBC.

L'ANEBC a été fondée en 2007 et son mandat est de représenter les engraisseurs de bovins canadiens. C'est une organisation orientée vers les affaires et les solutions, et qui se concentre sur la croissance et la rentabilité durables, sur une compétitivité accrue, ainsi que sur le leadership et le partenariat au sein de l'industrie.

Les chaînes d'approvisionnement agricoles subissent d'énormes pressions, ce qui nuit à la sécurité alimentaire nationale. Dans le secteur bovin, la pression découle principalement de deux défis, soit celui d'obtenir les intrants agricoles essentiels, en particulier des aliments pour animaux, et celui d'assurer la bonne circulation du bétail et des produits bovins tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

La sécheresse de l'année dernière a été sans précédent, provoquant d'importantes pénuries d'aliments pour le bétail et entraînant une forte hausse des importations en provenance des États-Unis. La demande accrue d'aliments pour animaux ainsi que les incendies et les inondations en Colombie-Britannique ont mis en évidence les failles de nos systèmes de transport, notamment une infrastructure de déchargement inadéquate et un manque d'installations de stockage.

Les goulots d'étranglement dans les transports sont amplifiés par une grave pénurie de camionneurs qui devrait tripler d'ici 2023. En outre, les récentes manifestations à la frontière canado-américaine qui ont bloqué la circulation, ainsi que les arrêts de travail au CP, ont accentué la pression sur la chaîne d'approvisionnement. Récemment, la grève du CP a suscité une vive inquiétude pour ma ferme et bien d'autres.

En Alberta, nous n'avons qu'une ou deux semaines d'approvisionnement en céréales fourragères en réserve. Il est difficile de modifier sainement le régime alimentaire des bovins, même si on dispose d'autres céréales fourragères. Il a été pénible de voir ma ferme familiale traverser cette épreuve, ne sachant pas comment nous allions nourrir nos animaux, d'autant plus que le CP et le syndicat avaient la possibilité de recourir à l'arbitrage exécutoire pour maintenir le transport ferroviaire. Nous reconnaissons certainement le droit de grève des Canadiens, mais lorsque le bien-être des animaux est en jeu, nous sommes d'avis que le gouvernement du Canada doit déclarer que le transport ferroviaire est un service essentiel.

**Mme Janice Tranberg (présidente et chef de la direction, Association nationale des engraisseurs de bovins):** Cette année, nous avons bien vu à quel point notre chaîne d'approvisionnement est essentielle pour l'agriculture. L'automne dernier, les conséquences de la sécheresse sur les engraisseurs de bovins ont commencé à se faire sentir. L'ensemble de la chaîne de valeur n'était pas en mesure de comprendre véritablement la quantité de maïs et de drèches de distillerie séchées dont nous allions avoir besoin ni l'importance des livraisons en temps voulu. En 2020, le Canada a importé environ 600 wagons d'aliments pour animaux des États-Unis. En 2021, le nombre est passé à plus de 8 000 wagons, et nous l'avons déjà dépassé en 2022.

Les retards ferroviaires ont causé l'épuisement de nos stocks au début de 2022 et, alors que les choses semblaient rentrer dans l'ordre, la frontière a été bloquée par des manifestants. Cela rendait non seulement l'importation et l'exportation de bœuf et d'animaux vivants impossibles, mais aussi l'entrée au Canada de drèches de distillerie séchées, une source de protéines nécessaire à l'alimentation animale. Les drèches de distillerie séchées sont principalement livrées par camion; la fermeture de la frontière a donc été un autre coup dévastateur. Et maintenant, dans le sillage de la grève du CP, il n'y a plus de réserve d'aliments pour animaux. Sans livraisons régulières, la plupart des parcs d'engraissement manqueraient d'aliments en une ou deux semaines, ce qui compromettrait la survie des animaux.

Nous sommes heureux que le Comité permanent de l'agriculture se penche sur les défis liés à la chaîne d'approvisionnement. Pour le secteur bovin, la question va au-delà de la grève du CP. Il faut que le gouvernement du Canada veille à ce qu'on ne bloque pas les chaînes d'approvisionnement essentielles.

Le gouvernement doit désigner le transport ferroviaire comme un service essentiel. Comme nous l'avons expliqué, il n'existe pas d'autre option pour la livraison de fournitures essentielles. Et il n'y a pas que les chemins de fer. Les passages frontaliers et les autres voies critiques de la chaîne d'approvisionnement ne peuvent être bloqués. Rien ne doit entraver... La circulation des biens essentiels à la santé, au bien-être et à la sécurité des Canadiens doit être garantie.

De plus, le gouvernement du Canada doit créer une enveloppe de financement de l'infrastructure consacrée à l'infrastructure rurale et aux besoins en transport du secteur agricole. On met l'accent sur les services à large bande en milieu rural, mais l'agriculture a désespérément besoin d'investissements essentiels dans les biens économiques durables comme les routes, les ponts, les réseaux de transport locaux et l'amélioration des installations et des infrastructures de transfert et d'entreposage ferroviaires.

Merci.

• (1645)

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant écouter M. Hemmes — je crois l'avoir bien prononcé —, qui dispose de cinq minutes.

**M. Mark Hemmes (président, Quorum Corporation):** Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à participer à la réunion d'aujourd'hui.

Je m'appelle Mark Hemmes et je suis le président de Quorum Corporation, dont le siège social est à Edmonton. Quorum Corporation est responsable de la surveillance du Système de manutention et de transport du grain — le SMTG — des Prairies du Canada au nom de Transports Canada et d'Agriculture et Agroalimentaire Canada depuis juin 2001.

Le Programme de surveillance du grain, ou PSG, rend compte au gouvernement et à l'industrie de l'efficacité, de la fiabilité, de la structure et de l'exploitation du système de manutention et de transport du grain, ainsi que des répercussions que tout changement pourrait avoir sur les producteurs et l'industrie.

Le PSG assure le suivi du grain de la ferme jusqu'au port et analyse également les activités portuaires et maritimes. Nous recueillons des données sur l'industrie et nous élaborons et maintenons plus de 250 mesures clés sur le SMTG. Nous publions des rapports hebdomadaires, mensuels, trimestriels et annuels sur le système de manutention du grain, en plus de mener des analyses et des discussions continues avec les intervenants de l'industrie.

Je ne répéterai pas les nombreux excellents points soulevés par les présentateurs précédents, mais j'aimerais approfondir certaines des questions qui ont été soulevées.

Premièrement, il est impératif que le Canada continue de mettre l'accent sur l'amélioration de l'infrastructure dans l'ensemble de son réseau de transport pour maintenir sa place sur le marché agricole mondial. L'industrie céréalière a connu une augmentation annuelle de volume de 3 % au cours des 8 à 10 dernières années, et les entreprises du secteur ont investi plus de 4 milliards de dollars pour accroître la capacité de leur partie de la chaîne d'approvisionnement. Pour demeurer concurrentiels, les autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement doivent continuer d'investir dans leur infrastructure afin de suivre ce rythme de croissance.

Deuxièmement, le manque de conteneurs vides paralyse un nombre croissant de marchés canadiens de grains de spécialité qui se sont développés avec succès au cours des 15 dernières années, ce qui risque de faire perdre ces marchés. Il faut souligner un point important, cependant, et c'est qu'au Canada, nous manquons énormément de données détaillées à court terme sur le mouvement et le rendement des conteneurs. Les données disponibles sont fournies plus de six mois après le fait et ne décrivent que le trafic se déplaçant dans le port, sans aucune information sur son origine. Par conséquent, l'incidence des déficits de capacité ou de l'interruption des activités de la chaîne d'approvisionnement ne peut être examinée que jusqu'à six mois après le fait. Par contre, nous avons des détails extraordinaires sur le déplacement des exportations en vrac et son efficacité.

Le manque de données et d'information sur le déplacement des conteneurs est un problème majeur pour le secteur de l'exportation par conteneurs au Canada, surtout quand nous sommes aux prises, comme c'est le cas actuellement, avec un manque de conteneurs vides et des délais de prestation de services prolongés. À l'heure actuelle, nous ne pouvons faire référence qu'à des données anecdotiques jusqu'à ce que les vraies données soient disponibles.

Troisièmement, la résilience et la capacité de récupération des chemins de fer après les interruptions imprévues qu'elles subiront toujours sont un autre facteur essentiel qui a une incidence sur la réputation du Canada comme étant un fournisseur fiable et constant de produits sur les marchés mondiaux. Ce qui est en cause et qui consterne les expéditeurs ferroviaires, c'est le temps qu'il faut pour se remettre d'une interruption, souvent des mois, comme c'est le cas actuellement après les inondations en Colombie-Britannique.

En ce qui concerne la résilience et le rétablissement, les mesures issues du PSG et de l'Ag Transport Coalition, l'ATC, fournissent de bons exemples de la façon dont les données et les statistiques peuvent aider à cerner les problèmes dans la chaîne d'approvisionnement. Le graphique fourni dans le document que nous avons envoyé utilise les données du PSG et de l'ATC pour montrer la relation de cause à effet, lorsque les chemins de fer ne répondent pas à la demande des expéditeurs, et l'incidence sur les terminaux céréaliers portuaires, ce qui peut faire en sorte que les navires céréaliers s'entassent en attendant que le grain arrive. Ce graphique illustre

cette comparaison au cours des trois dernières années et demie. On peut voir six fois l'effet presque immédiat de cette lacune sur la demande des expéditeurs: les terminaux sont à court de wagons à décharger, le temps d'attente des navires augmente, les files d'attente s'allongent et, par conséquent, les mouillages se remplissent dans le secteur du port de Vancouver.

Nous le constatons même au cours de la campagne agricole actuelle, alors que les volumes ont été réduits de 40 % en raison de la sécheresse et que la file d'attente des navires céréaliers devrait être beaucoup plus courte. Malgré cela, les chemins de fer n'ont pas été en mesure de maintenir un service constant ou de fournir un approvisionnement suffisant de wagons pour répondre à la demande, et les navires qui se trouvent dans les ports subissent des temps d'attente beaucoup plus longs, ce qui crée des niveaux records de surestaries. Comme Bill Campbell l'a mentionné précédemment, s'il y avait eu une récolte « normale » cette année, la situation aurait été bien pire.

• (1650)

Bien que les pénuries de wagons disponibles pour le déchargement...

**Le président:** Monsieur Hemmes, veuillez m'excuser, mais les cinq minutes sont écoulées, et je sais que les membres du Comité sont impatients de vous poser des questions et d'interroger les autres témoins.

Monsieur Barlow, vous avez la parole pour six minutes.

**M. John Barlow (Foothills, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président. Je tenterai de poser mes questions très rapidement.

Je m'adresserai d'abord à l'Association nationale des engraisseurs de bovins. Je crois comprendre que nous avons évité une crise avec la grève du Canadien Pacifique, qui aurait pu être plus grave, mais les effets s'en faisaient déjà sentir, puisque les fournisseurs ne voulaient pas que les wagons soient abandonnés ou bloqués au Canada.

En juillet, ce sont 3 000 travailleurs du Canadien National qui pourraient déclencher une grève, et le Canadien National et le Canadien Pacifique pourraient potentiellement être touchés par une autre grève en décembre prochain.

À quel point est-il crucial d'en arriver à une solution — peut-être en déclarant ces services essentiels — pour que ces problèmes ne nuisent plus à votre approvisionnement en maïs et en drêche sèche de distillerie provenant des États-Unis dans les prochains mois?

**M. James Bekkering:** C'est très important. Nous avons fait remarquer qu'il y a des problèmes dans les chaînes d'approvisionnement du monde entier. Il est malheureux qu'un nombre si restreint de personnes — qu'il s'agisse d'employés syndiqués ou des participants aux récents barrages — puissent nuire à l'économie en ralentissant inutilement les chaînes d'approvisionnement.

Ces dernières peinent déjà suffisamment à satisfaire les besoins; nous ne pouvons pas nous permettre que des Canadiens causent des problèmes supplémentaires.

**M. John Barlow:** Je vous remercie, monsieur Bekkering. Je suis désolé, mais je dois vraiment poser mes questions aussi rapidement que possible.

Vous avez parlé des barrages, mais je présume que les obligations imposées aux camionneurs ont également nui à votre capacité de transporter les céréales et le bétail. Or, il est maintenant question d'une obligation interprovinciale potentielle dans le secteur du camionnage.

Quel genre de répercussions l'obligation internationale a-t-elle eues sur votre industrie, et quelles conséquences une obligation interprovinciale pourrait-elle avoir sur les engraisseurs de bovins et l'industrie du bœuf?

**M. James Bekkering:** L'obligation internationale a certainement eu un effet, réduisant encore la main-d'œuvre dans une industrie déjà aux prises avec une pénurie de camionneurs. Je ne peux même pas imaginer ce qu'une obligation interprovinciale pourrait faire. Il y a tellement de bétail transporté d'une province à l'autre. Dans mon esprit, ce serait tout simplement catastrophique.

**M. John Barlow:** Je vous remercie, monsieur Bekkering.

**Mme Janice Tranberg:** Je pourrais peut-être ajouter quelque chose. Dans l'industrie du bœuf, il est impératif que la frontière entre le Canada et les États-Unis reste ouverte. Nous importons de la nourriture pour animaux et du bétail des États-Unis, et y importons des bœufs vivants. Dans ce cas précis, comme M. Bekkering l'a fait remarquer, la drêche sèche de distillerie n'a pu venir par camion. Pour nous, il faut que la frontière reste ouverte, et la pénurie de camionneurs a réellement ralenti le transport. Cette ouverture est essentielle, et des obligations interprovinciales auraient un effet certainement catastrophique.

• (1655)

**M. John Barlow:** Je vous remercie. Je vais maintenant m'adresser à M. Hemmes.

Nous avons précédemment entendu un témoin qui préside la table sectorielle de stratégies économiques, et je sais que vous connaissez bien Murad Al-Katib. Ce dernier a affirmé qu'il faut transporter dans des pipelines les produits qui doivent circuler dans des pipelines et dans des wagons les produits qui doivent être transportés dans des wagons pour tenter de résoudre le problème de pénurie de wagons et de manque d'accès.

Partagez-vous cette opinion?

**M. Mark Hemmes:** Oui, dans une certaine mesure. Il faut garder à l'esprit que c'est principalement vers la côte Ouest que les marchandises circulent au Canada. Or, il n'y a pas beaucoup de concurrence entre les céréales et le pétrole. Je pense que M. Al-Katib faisait référence au fait qu'il faut que le pétrole soit transporté de nouveau dans des pipelines plutôt qu'en train. Le pétrole étant principalement envoyé aux États-Unis, il existe une certaine concurrence entre les deux produits au cœur des Prairies, mais pas beaucoup. En transportant le pétrole dans des pipelines, on libérerait les ressources ferroviaires nécessaires au transport des céréales.

**M. John Barlow:** Je vous remercie. Je céderai le reste de mon temps à mon collègue de l'Ontario.

**M. Dave Epp:** Monsieur Mussell, bien des choses se sont passées depuis votre dernière comparution. Nous disposons de peu de temps, mais pouvez-vous expliquer brièvement les répercussions que l'invasion de l'Ukraine par la Russie a eues sur le transport mondial des aliments et le Programme alimentaire mondial? Je vous cède le reste de mon temps.

**M. Al Mussell (directeur de recherche, Institut canadien des politiques agroalimentaires, à titre personnel):** Je vous remercie beaucoup.

Avant cette année, les stocks de céréales étaient déjà faibles. Bon nombre de ces stocks sont entreposés à des endroits où ils ne peuvent pas vraiment servir à atténuer les pénuries qui sévissent dans d'autres pays. Par exemple, on estime que la Chine détient 70 % du stock mondial de maïs. Certains pays se sont dotés de programmes nationaux de stockage pour tenter de constituer des stocks alimentaires afin de nourrir leur population, alors que d'autres ont décrété des embargos.

Il s'écrit bien des choses à propos de l'Ukraine. Ce pays exporte des céréales et des oléagineux en grande quantité, notamment du blé, du maïs et de l'orge. Dans le cas du maïs, il en exporte plus d'une fois et demie la quantité exportée par les États-Unis, ce qui en fait le premier exportateur de maïs.

Ces produits sont destinés à des marchés très régionaux, comme l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient. Dans le cas du blé, l'Ukraine en exporte en grande quantité dans ces pays, qui dépendent considérablement de la farine de blé comme source de calories dans l'alimentation et dépensent une part appréciable de leurs revenus dans la nourriture. Cela signifie...

**M. Dave Epp:** Comment la situation touche-t-elle le Canada? Où le Canada intervient-il à titre de fournisseur?

**M. Al Mussell:** La situation a également des effets sur les importations, particulièrement celles d'engrais et surtout d'engrais azoté, lequel provient de la Mer noire, dans le cas de l'urée originaire de Russie.

Les dernières données que j'ai vues indiquent que plus de 500 000 tonnes d'engrais importées dans l'Est...

**Le président:** Monsieur Mussell, veuillez m'excuser. J'aurais dû interrompre M. Epp avant qu'il vous pose cette question.

De nombreux membres du Comité voudraient vous entendre, mais je vous ai accordé quelques secondes supplémentaires.

Nous accordons la parole à Mme Valdez pour six minutes.

Nous vous entendrons, et peut-être pourrions-nous revenir à ce sujet.

**Mme Rechie Valdez (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Bonjour, monsieur le président et honorables collègues.

Je remercie tous les témoins qui comparaissent aujourd'hui. Je partagerai mon temps avec mon collègue de Whitby. Mes questions s'adressent à M. Hemmes.

Je vous remercie de nous avoir communiqué les tendances que vous observez au chapitre des réseaux de transport et de la manutention des céréales dans les Prairies.

Vous avez déploré le manque flagrant de données à court terme sur le rendement et la circulation de conteneurs. Pourriez-vous nous dire ce que vous pourriez déduire de ces données à court terme?

**M. Mark Hemmes:** Tout d'abord, nous pourrions déterminer où se situent les problèmes. À l'heure actuelle, il nous est difficile de savoir quelles marchandises circulent à court terme. Nous devons attendre six mois pour tenter de quantifier certains des effets des retards qui se produisent maintenant. Il faut attendre six mois après les faits.

Si nous pouvions obtenir plus de détails sur la circulation de marchandises, nous serions certainement mieux en mesure d'analyser la situation et d'établir des liens de causalité, comme nous le faisons pour le transport en vrac.

**Mme Rechie Valdez:** Je vous remercie.

Quelles sortes de décisions ou de recommandations Quorum pourrait-il formuler avec ce genre de données?

• (1700)

**M. Mark Hemmes:** Si nous disposions de ce genre de données, nous pourrions déterminer où se posent les problèmes et peut-être proposer des solutions pour les résoudre. Si nous pouvions transmettre ces données aux acteurs du milieu et aux décideurs du gouvernement, ils seraient mieux informés.

Je ne peux pas dire que ce soit le cas aujourd'hui en raison du manque de données.

**Mme Rechie Valdez:** Je vous remercie.

Un témoin de Keystone Agricultural Producers qui a comparu lors de notre dernière séance a indiqué que pour atteindre les objectifs de ventes ou d'exportation de céréales futures, il importe de disposer d'un réseau de transport très efficace et rapide.

Que recommanderiez-vous de faire pour résoudre au mieux les problèmes qui se posent aujourd'hui?

**M. Mark Hemmes:** C'est là une excellente question, pour laquelle je n'ai pas de réponse brève.

La solution réside probablement dans une meilleure reddition de comptes sur le rendement que les compagnies ferroviaires offrent actuellement, car il est plutôt déficient. Je pense qu'il faudrait commencer par là.

Il faudrait mettre en place une combinaison de politiques et de sanctions et d'incitatifs de nature commerciale pour faire en sorte que les compagnies ferroviaires disposent des ressources et des actifs nécessaires pour avoir le genre de résilience dont les expéditeurs de céréales et les autres producteurs ont besoin, car cette résilience fait réellement défaut actuellement.

**Mme Rechie Valdez:** Je vous remercie, monsieur Hemmes.

Je vous céderai la parole, monsieur Turnbull.

**M. Ryan Turnbull (Whitby, Lib.):** Je vous remercie, madame Valdez. J'apprécie le geste.

Monsieur Mussell, je vais tenter d'être le plus bref possible.

Je crois comprendre que vous avez exprimé récemment sur le site Web Swine News des préoccupations sur la disparition de petites fermes au Canada.

Je me demande si je pourrais vous poser une question à brûle-pourpoint. Si vous aviez le choix, préféreriez-vous qu'il y ait plus de petites fermes au Canada ou moins de fermes?

**M. Al Mussell:** C'est une question un peu complexe.

Ce qui nous préoccupe, c'est que les fermes prennent de l'envergure pour une raison, comme les gains en efficacité et tout un éventail de raisons. Cette tendance entraîne toutefois son lot de conséquences et de pertes, comme l'aspect de l'agriculture qui lie l'entreprise à une famille, comme cela a toujours été le cas. C'est cet aspect qui justifie la présence d'un grand nombre d'instruments conférant un statut particulier à l'agriculture. Dans une grande mesure, c'est la raison pour laquelle il existe un ministère de l'Agriculture au gouvernement fédéral, dans les provinces, etc.

Nous devons faire très attention pour éviter que certains aspects de ce milieu ne s'érodent. L'agriculture ne réussira pas en s'ap-

puant seulement sur un modèle industriel. Les aspects industriels en constituent une partie, mais ce n'est pas un avenir...

**M. Ryan Turnbull:** Je vous remercie. Permettez-moi de vous interrompre ici, car c'était une excellente réponse.

Je voulais vous interroger à un autre sujet.

Les petites fermes peinent-elles à acheminer leurs produits jusqu'au marché en raison d'un manque de capacité de transformation et de distribution des systèmes alimentaires régionaux ou communautaires? Est-ce sur le plan de la distribution et de la capacité communautaires à petite échelle que le manque ou le problème se pose?

**M. Al Mussell:** Je ne suis pas certain qu'il existe une réponse simple à cette question.

Certaines fermes ne réussissent pas parce qu'elles n'ont pas la taille minimale pour disposer d'une capacité raisonnable ou gagner un revenu raisonnable. Tout un éventail de facteurs entre en jeu ici.

Je ne pense pas vouloir émettre de supposition sur ce point précis.

**M. Ryan Turnbull:** D'accord.

À votre avis, s'il existait plus de systèmes alimentaires régionaux, les fermes de petite taille contribueraient-elles au renforcement de la résilience de notre système alimentaire?

**M. Al Mussell:** Elles le pourraient certainement.

Dans une certaine mesure, les exploitations, qu'il s'agisse d'usines de transformation ou de fermes, ont des avantages à être petites, car elles peuvent être souples. Ce qui est difficile, c'est de tenter de faire des gains en efficacité dans un système de petite taille, car on tend à chercher des économies d'échelle.

**M. Ryan Turnbull:** Les petites fermes assument-elles des coûts de conformité plus élevés en raison du fardeau de la réglementation?

**M. Al Mussell:** Cela dépend probablement un peu de la situation, mais de façon générale, je m'attendrais à ce que ce soit le cas.

**M. Ryan Turnbull:** Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

**Le président:** Vous disposez de 25 secondes.

**M. Ryan Turnbull:** Merveilleux. J'ignore comment j'ai réussi à poser toutes ces questions.

M. Campbell nous a affirmé que la transformation à l'échelle locale pose un problème.

Diriez-vous que c'est un problème pour de nombreux exploitants de petites fermes?

• (1705)

**M. Al Mussell:** Cela pourrait être un problème à l'échelle régionale, mais cela dépend du contexte. Cela pourrait effectivement être un problème.

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Turnbull, mais les 25 secondes sont écoulées.

Vous avez la parole, monsieur Perron.

[Français]

**M. Yves Perron:** Est-ce mon tour, monsieur le président?

**Le président:** Oui, monsieur Perron. Vous avez la parole pour six minutes.

**M. Yves Perron:** Monsieur Mussell, je vais continuer sur le sujet fort intéressant de la transformation régionale et des petites exploitations.

Vous avez dit qu'il était difficile d'atteindre une rentabilité.

Serait-ce une bonne idée que l'État soutienne des usines de transformation de petite taille dans les régions pour surmonter ce problème lié à la rentabilité?

[Traduction]

**M. Al Mussell:** Le contexte est très important ici.

Nous devons nous souvenir des leçons que le Canada a tirées de la crise de l'encéphalopathie spongiforme bovine qui a frappé au début des années 2000. L'État a financé l'érection d'usines d'emballage de viande, de bœuf pour être plus précis. L'une d'entre elles a maintenant repris ses activités, mais dans les années qui ont suivi l'écllosion de la maladie, chacune de ces usines — je pense qu'il y en a sept — a été en faillite pendant une période.

Pour les usines établies, la crise a rendu les choses très difficiles sur le plan de la concurrence. Il faut faire preuve d'une grande prudence quand on s'engage dans ce genre d'arrangements.

[Français]

**M. Yves Perron:** Y a-t-il une façon de soutenir ce secteur de façon permanente? On pourrait être plus innovant, par exemple en offrant des exemptions fiscales ou des mesures de ce genre.

Qu'en pensez-vous?

[Traduction]

**M. Al Mussell:** Je parlerai encore des usines de transformation de la viande. Il existe toutes sortes d'usines de transformation, mais sachez que la concurrence est féroce dans le secteur de la viande, où les usines dégagent de très faibles marges. Il est très difficile d'utiliser la politique publique pour conférer un avantage à certaines usines et pas aux autres.

Les usines de petite taille peuvent se spécialiser dans des créneaux précis. Il y a moyen d'arranger les choses différemment pour que les usines soient mieux à même d'attirer le talent et la main-d'œuvre. D'un autre côté, si la résilience constitue un problème, que ce soit en raison du climat, de la guerre qui sévit actuellement ou d'un éventail de facteurs, le fait d'avoir de nombreuses petites usines plutôt qu'une poignée de grandes installations renforce cette résilience. Les grandes usines ont toutefois un avantage au chapitre du coût unitaire. On privilégierait donc la résilience au détriment des gains en efficacité.

C'est un compromis qu'il nous faudrait peut-être mieux comprendre, mais le marché ne l'a pas nécessairement fait pour nous.

[Français]

**M. Yves Perron:** Selon ce que je comprends, cela augmenterait la résilience.

Je vous remercie, monsieur Mussell.

Madame Tranberg, vous avez parlé de la nécessité d'avoir des voies de communication très fluides.

Le fait de rapprocher les installations de transformation des producteurs dans certains cas pourrait-il leur être utile?

[Traduction]

**Mme Janice Tranberg:** Nous entendons dire que le principal problème vient du manque de main-d'œuvre. Nous sommes déjà touchés par d'importantes pénuries. Comment prendre de l'expansion si nous n'avons pas d'employés pour travailler dans les usines? Alors qu'on cherche à augmenter la transformation, je pense que si on pouvait construire quelques usines de transformation plus près de l'endroit où se trouve le bétail, par exemple, nous pourrions prendre de l'expansion. Avant de le faire, il faut toutefois éliminer certains des obstacles qui se posent dans ce domaine, et la main-d'œuvre est certainement un des principaux problèmes que nous devons résoudre.

[Français]

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

Monsieur Hemmes, vous avez soulevé le problème lié aux conteneurs, au manque de données et à l'engorgement. Un autre témoin nous a suggéré de lever l'exemption de la Loi sur la concurrence pour les compagnies qui évoluent dans ce domaine.

Qu'en pensez-vous?

[Traduction]

**M. Mark Hemmes:** J'ignore si quelqu'un en est exempté.

● (1710)

[Français]

**M. Yves Perron:** En fait, un témoin nous a déjà mentionné que de nombreuses entreprises n'étaient pas assujetties à la Loi sur la concurrence dans le secteur des conteneurs, parce qu'il s'agit de transport international. Il nous a suggéré de retirer cette exemption.

Qu'en pensez-vous? Est-ce que ce serait une grande amélioration? Est-ce que vous le recommanderiez?

[Traduction]

**M. Mark Hemmes:** Je pense que cela améliorerait considérablement les choses, oui. Je comprends maintenant. Vous parlez de...

[Français]

**M. Yves Perron:** Monsieur Mussell, avez-vous une ou deux recommandations précises à formuler?

[Traduction]

**M. Al Mussell:** Peut-être pourrais-je parler de la situation actuelle, attribuable à la guerre en Ukraine, et des préoccupations relatives à la crise alimentaire mondiale.

Il faut comprendre que maintenant que la Russie a perdu son statut de nation la plus favorisée auprès de nombreux pays, l'accès aux engrais, notamment l'engrais azoté et la potasse, constitue une question stratégique. La potasse pose un problème dans d'autres pays, mais pas au Canada, puisque ce dernier est le plus important producteur de potasse du monde.

Le Canada est riche en gaz naturel. Nous devons pouvoir faire quelque chose pour réduire le besoin d'importer de l'urée et d'autres engrais azotés de la Russie. C'est très important, particulièrement dans l'Est du Canada.

Le Canada doit participer à un effort multinational pour approvisionner les clients qui ne peuvent plus l'être par l'Ukraine, particulièrement au Moyen-Orient et en Afrique du Nord.

[Français]

**Le président:** Messieurs Mussell et Perron, le temps de parole est écoulé, même si je vous ai accordé 30 secondes de plus en raison du retard lié à l'interprétation.

[Traduction]

Honorables collègues, la sonnerie d'appel va commencer à retentir dans quatre minutes et demie. J'ai besoin du consentement unanime pour continuer après qu'elle a commencé à sonner.

Êtes-vous d'accord?

Monsieur MacGregor, vous avez la parole.

**M. Alistair MacGregor:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Hemmes, je commencerai peut-être par vous. À titre de président de Quorum Corporation, vous avez manifestement une vue incroyable de notre système de manutention des céréales.

Ma circonscription se situe sur l'île de Vancouver, et un grand nombre des ancrages du port de Vancouver se trouvent dans les îles Gulf. Les résidents de ma circonscription peuvent évidemment voir les navires ancrés pendant six à huit semaines d'affilée et constatent que de nombreux ancrages sont utilisés. Ils remarquent qu'on en utilise beaucoup plus qu'il y a 10 ans à peine.

En ce qui concerne les vraquiers et ce qu'il faut faire pour optimiser leur temps d'arrivée, auriez-vous quelque chose à recommander au gouvernement fédéral pour favoriser les gains en efficacité dans les activités portuaires, et améliorer la manière dont les cargos arrivent et dont on leur attribue les bonnes cargaisons?

**M. Mark Hemmes:** Il est difficile de répondre à cette question. C'est une bonne question, mais je ne pense pas que l'on puisse prévoir l'arrivée des navires beaucoup mieux que ce que l'on fait aujourd'hui. Pour faire venir un vraquier dans un port, il faut le réserver entre 6 et 12 semaines à l'avance.

Vous effectuez toute votre planification logistique en vous disant que vous n'allez pas garder ce navire sur place plus longtemps que nécessaire, mais si le produit n'arrive pas au port pour être chargé sur le navire, il n'y a pas grand-chose que l'on puisse faire. Vous planifiez trois, quatre ou cinq semaines à l'avance, et lorsque les chemins de fer ne vous fournissent pas la capacité de transport nécessaire pour acheminer le produit jusqu'au port et le mettre en position de chargement dans un navire, le port ou les exploitants de terminaux ne peuvent pas faire grand-chose d'autre que de laisser le navire là et d'attendre.

Je dois insister sur le fait qu'aucun expéditeur ni aucune personne qui conclut un contrat pour avoir un navire ne souhaite qu'il reste sur place pendant six ou huit semaines, car il doit payer des surestaries. À l'heure actuelle, pour cette année seulement, nous estimons que les surestaries des navires à Vancouver dépassent environ 35 millions de dollars, ce qui est énorme. Aucune de ces personnes ne veut payer cet argent, mais elles n'ont pas le choix.

Bill Campbell a souligné plus tôt que cet argent finit par sortir des poches du producteur.

• (1715)

**M. Alistair MacGregor:** Merci de ces remarques.

Monsieur Sands, j'aimerais m'adresser à vous. Vos membres, bien entendu, ont beaucoup d'interactions quotidiennes avec des in-

tervenants de l'industrie du camionnage, et nous avons certainement constaté, surtout au cours de la dernière année, qu'il y a eu une augmentation importante de postes vacants.

Dans les conversations de vos membres avec les camionneurs, y a-t-il quelque chose que vous pouvez raconter au Comité sur leurs conditions de travail? Ont-ils fait des observations sur les besoins de leur industrie? Existe-t-il une sorte de stratégie nationale en matière de formation?

Comment le gouvernement fédéral pourrait-il être le plus efficace pour encourager un plus grand nombre de personnes à s'engager dans l'industrie du camionnage afin que des secteurs comme le vôtre n'aient pas à en payer les conséquences?

**M. Gary Sands:** C'est une excellente question. Je ne me sens pas assez qualifié pour la commenter en détail, mais je peux vous dire que nos membres nous ont effectivement parlé. Ils ont eu des conversations avec des camionneurs et, comme vous pouvez l'imaginer, il y a eu de nombreuses conversations en raison de l'augmentation des coûts.

Les deux problèmes qui reviennent le plus souvent sont les coûts très élevés des assurances et les programmes de formation. C'est une question qui revient souvent dans mes conversations avec nos membres.

**M. Alistair MacGregor:** Oui, j'ai entendu la même chose avec les permis de classe 1. C'est un investissement important pour les gens.

Monsieur Mussell, sur cette même question, y a-t-il quoi que ce soit que vous voulez dire concernant l'industrie du camionnage?

**M. Al Mussell:** Je vais dire que ce n'est pas du tout mon domaine d'expertise pour vous en parler en détail, mais je pense que vous soulevez un bon point en ce qui concerne les conditions de travail. Je crois que c'est le Bureau of Labour Statistics des États-Unis qui a mené des études dans le cadre desquelles il a constaté, dans le secteur du chargement de l'industrie du camionnage, des taux de roulement extrêmement élevés et de mauvaises conditions de travail. Cela a certainement une incidence.

C'est peut-être attribuable à un plus gros problème lié aux ressources humaines, où nous examinons le secteur agricole et agroalimentaire pour déterminer comment nous pouvons rivaliser pour attirer les talents, plutôt que de déterminer comment nous pouvons réduire les coûts de la main-d'œuvre. Je pense que ce dernier point est une vieille façon de voir les choses, et ce que nous devons vraiment faire à l'heure actuelle, c'est d'attirer les talents.

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

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

À tous nos témoins, c'est tout le temps dont nous disposons aujourd'hui malheureusement, mais nous avons beaucoup aimé vos témoignages. Merci du leadership dont vous faites preuve dans vos groupes de biens respectifs, et merci de votre présence aujourd'hui.

Pour mes collègues qui sont en ligne, vous avez dans votre courriel un lien pour pouvoir passer à la séance à huis clos pour les 15 dernières minutes. Veuillez vous y joindre le plus rapidement possible afin que nous puissions entendre les observations utiles de nos analystes.

Merci beaucoup, tout le monde.

*[La séance se poursuit à huis clos.]*

---







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>