



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 090

Le jeudi 1^{er} février 2024

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le jeudi 1er février 2024

• (1530)

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ)): J'ouvre maintenant la séance.

Bonjour à tous, Je vous souhaite la bienvenue à la 90^e réunion du Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes. La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride. Conformément au Règlement, les députés peuvent y participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, j'aimerais transmettre certaines consignes aux témoins et aux députés. Avant de prendre la parole, attendez que je vous nomme. Si vous êtes présent par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro. Veuillez vous mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas. En ce qui concerne l'interprétation, ceux qui utilisent Zoom peuvent choisir, au bas de leur écran, entre le parquet, l'anglais et le français. Ceux qui sont dans la salle peuvent utiliser l'écouteur et choisir le canal désiré.

Nous demandons à tous les participants de faire preuve d'une grande prudence lors des manipulations des oreillettes afin de prévenir des retours de son. Ceux-ci peuvent être extrêmement nocifs pour les interprètes et leur causer de graves blessures. J'invite les participants à s'assurer qu'ils parlent bien dans le microphone qui leur est assigné et à éviter de manipuler les oreillettes en les déposant sur la table, loin du micro, lorsqu'ils ne les utilisent pas.

Je vous rappelle que toutes les observations des députés et des témoins doivent être adressées à la présidence. Les députés présents dans la salle qui souhaitent prendre la parole doivent lever la main. Les députés présents au moyen de Zoom doivent utiliser la fonction « lever la main ».

La greffière et moi-même ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre de parole. Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard. En cas de problème technique, veuillez m'en informer immédiatement. Il se peut que nous devions suspendre la séance pour bien rétablir l'interprétation avant de reprendre la réunion.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité, le mardi 17 octobre 2023, celui-ci reprend son étude des entreprises canadiennes au sein des chaînes d'approvisionnement et dans les marchés mondiaux.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins. Nous accueillons, de l'Association canadienne des importateurs et exportateurs, son ancienne présidente, Mme Kim Campbell; de la Chambre de commerce du Canada, nous recevons M. Matthew Holmes, vice-président principal aux politiques et relations gouvernementales, et M. Robin Guy, vice-président et chef adjoint des re-

lations gouvernementales; de Chaîne d'approvisionnement Canada, M. Michael Whelan, président du conseil d'administration national, est avec nous en personne, tandis que M. Martin Montanti, directeur général et président, est avec nous par vidéoconférence.

Je remercie l'ensemble des témoins et leur souhaite la bienvenue.

Nous commencerons par des allocutions d'ouverture et procéderons ensuite à des tours de question.

Nous allons commencer par vous, madame Campbell. Je vous invite à faire une déclaration d'une durée maximale de cinq minutes.

[Traduction]

Mme Kim Campbell (ancien président, Association canadienne des importateurs et exportateurs): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs d'avoir inclus à votre ordre du jour l'Association canadienne des importateurs et exportateurs, I.E. Canada, afin de lui permettre de discuter de ce sujet important.

Je m'appelle Kim Campbell et je suis l'ancienne présidente de notre association. Nous vous remercions de nous fournir l'occasion de comparaître devant le Comité afin de vous faire part de nos réflexions sur les programmes, les outils et les mesures qui pourraient soutenir la croissance des entreprises canadiennes ici et à l'étranger.

I.E. Canada est une organisation commerciale nationale qui s'exprime au nom du commerce canadien depuis près de 90 ans. Nos membres comprennent des importateurs, des exportateurs, des fabricants canadiens qui importent et exportent des produits, des grossistes et des distributeurs, ainsi que des importateurs et exportateurs au détail au Canada. De plus, nous représentons les grandes entreprises ainsi que les petites et moyennes entreprises. Nos membres importent et exportent la plupart des produits et des gammes de produits.

I.E. Canada s'efforce d'être un facilitateur de confiance entre les entreprises et le gouvernement, pour guider et influencer les résultats des politiques et l'application concrète du déplacement des biens au-delà des frontières internationales du Canada. Le secteur privé a besoin de transparence, de prévisibilité et de convivialité dans toutes ses interactions avec le gouvernement, mais cela s'applique encore plus à la frontière.

L'environnement d'affaires actuel demeure difficile pour nos membres alors que nous continuons de nous remettre de la pandémie, et nous avons connu des perturbations frontalières subséquentes, comme les inondations en Colombie-Britannique, des manifestations et des conflits de travail portuaires et ferroviaires. Chacun valide l'importance d'une frontière ouverte et fluide. Lorsqu'une seule partie de celle-ci est perturbée, cela entraîne une augmentation des coûts, la perte de ventes, l'insécurité alimentaire et des difficultés économiques d'un bout à l'autre de la chaîne d'approvisionnement.

Le Canada a établi des objectifs ambitieux pour augmenter ses exportations outre-mer dans le but d'atteindre une augmentation de 50 % d'ici 2025. Pour atteindre ces objectifs et nous assurer d'avoir une frontière qui fonctionne correctement, nous pensons que le gouvernement du Canada doit faire quelque chose de différent.

Il nous faut plus de collaboration et de plus de coordination ainsi qu'un mandat solide pour créer une chaîne d'approvisionnement de catégorie supérieure. Pour y arriver, l'industrie doit faire partie du mandat et avoir une voix à la table. Trop souvent, nous sommes déçus par le manque de participation et de dialogue. Nous devons faire mieux. Nous croyons qu'il doit y avoir une responsabilisation et une surveillance, ce qui nous permettrait d'atteindre nos résultats escomptés. Le travail caractérisé par le cloisonnement des agences et des ministères sans aucun mandat général ne s'est pas révélé efficace à ce jour.

Nous aimerions vous faire part de certains défis actuels qui, selon nous, ont une incidence sur la chaîne d'approvisionnement et sur la possibilité inutilisée de tirer profit de l'ACEUM, qui fournit un cadre pour les douanes et la facilitation du commerce.

La Gestion des cotisations et des recettes de l'Agence a été décrite par l'Agence des services frontaliers du Canada comme une innovation numérique qui vise à transformer le processus d'imposition et de perception des droits et des taxes sur les marchandises commerciales importées au Canada. Cette initiative est un projet pluriannuel qui changera la façon dont les droits et les taxes sur les marchandises importées sont perçus et gérés. Son objectif était de réduire le coût d'importation pour les partenaires de la chaîne commerciale.

Malheureusement, nous avons un projet qui dépasse fortement le budget, est en retard et auquel il manque des cibles clés en matière d'enregistrement et de rendement. Les entreprises continuent d'absorber des coûts inutiles en essayant de le mettre en œuvre en raison de l'incapacité de l'ASFC de suivre une méthode reconnue en matière de projets de TI. L'ASFC continue de changer les plans, ce qui a forcé l'industrie à faire de nombreux réinvestissements. Les décisions stratégiques ajouteront des coûts directs avec lesquels les importateurs n'ont pas à composer aujourd'hui.

La solution proprement dite est compliquée, confuse et comporte de multiples processus manuels qui sont actuellement automatisés. Bien qu'elle n'ait pas prouvé que l'ASFC est prête à la mettre en œuvre, parce qu'il nous manque des politiques, des règlements, des plans de mise en œuvre et qu'elle n'a pas obtenu des résultats de test acceptables, l'ASFC mettra en œuvre ce projet le 13 mai 2024 en adoptant une approche de choc.

Sa décision d'obliger les importateurs à créer un compte au moyen d'un portail et d'obtenir leurs propres garanties financières pour que les marchandises puissent franchir la frontière sans être assujetties au paiement des droits et des taxes devrait causer une perturbation frontalière à grande échelle. Aujourd'hui, la quasi-totalité des expéditions traverse sans entrave la frontière, et tous les processus sont numérisés. Le 13 mai, pour les expéditions qui ne répondent pas au nouveau critère, il faudra dédouaner les marchandises à la frontière sur papier et payer des droits et des taxes.

L'ASFC a récemment instauré la présentation obligatoire d'un ensemble de données avant que les marchandises ne puissent entrer au Canada. Cela doit être fait par les transitaires, qui jouent un rôle essentiel dans l'industrie de la logistique en garantissant le déplace-

ment harmonieux et efficace des marchandises du point d'origine à la destination finale.

Les sanctions sont maintenant imposées lorsque l'ASFC pense que ses politiques ne sont pas respectées. Les sanctions sont importantes et ne cessent de croître. Même si l'ASFC continue de dire que les sanctions pécuniaires administratives ne sont pas punitives, l'industrie n'est pas du même avis. Malheureusement, de nombreux transitaires doivent maintenant envisager la faillite et, en plus, de nombreuses sociétés de transport réévaluent maintenant le Canada comme lieu pour transporter des marchandises, parce que les enjeux sont trop élevés.

● (1535)

Les répercussions en aval sont importantes, car les importateurs et les exportateurs ont moins d'options pour expédier des marchandises au Canada et à l'extérieur du pays. L'industrie continue de soulever cette question auprès de l'ASFC, mais à ce jour...

● (1540)

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Madame Campbell, veuillez conclure votre présentation, s'il vous plaît.

[Traduction]

Mme Kim Campbell: Merci.

Permettez-moi simplement de fournir quelques suggestions potentielles finales.

En 2019, en collaboration avec l'Association canadienne des transitaires internationaux, l'association commerciale qui représente les transitaires, nous avons présenté un livre blanc sur une voie vers une frontière commerciale intelligente et sécuritaire. Cinq ans plus tard, le contenu et les recommandations n'ont pas changé.

Nous pensons qu'il y a une occasion d'essayer quelque chose de différent en travaillant ensemble en tant que législateurs, organismes de réglementation et industrie afin de créer une frontière de classe mondiale qui garantira la santé, la sécurité et la sûreté de notre économie.

Nous vous encourageons à lire notre livre blanc.

Je vous remercie.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, madame Campbell.

Monsieur Holmes et monsieur Guy, je vous invite à faire une déclaration d'une durée maximale de cinq minutes.

M. Matthew Holmes (vice-président principal, Politiques et relations gouvernementales, Chambre de commerce du Canada): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Merci, honorables députés, de me permettre de comparaître devant vous aujourd'hui.

La question soumise au Comité est importante. Lorsque les deux tiers du PIB du Canada reposent sur l'activité commerciale, la manière dont nous fabriquons et déplaçons les biens au pays, la manière dont nous hiérarchisons et protégeons notre infrastructure commerciale critique, et les marchés sur lesquels nous choisissons de nous concentrer, que ce soit à côté aux États-Unis ou aussi loin que l'Indo-Pacifique, ont une incidence considérable sur la santé de notre économie, les débouchés qui s'offrent à nos entreprises et la qualité de vie de tous dans le pays.

Bien que nos chaînes d'approvisionnement se soient largement remises des pires perturbations de la pandémie, bon nombre de nos membres continuent de faire face à des perturbations, à des approvisionnements inégaux et à des pressions inflationnistes persistantes. Selon la plus récente Enquête canadienne sur la situation des entreprises, un quart des entreprises considère toujours les défis des chaînes d'approvisionnement comme une préoccupation majeure, et plus de 60 % d'entre elles s'attendent à ce que ces défis persistent.

Le rôle évolutif des transports et de la logistique est crucial pour le succès concurrentiel du Canada, mais nos chaînes d'approvisionnement ne sont aussi solides que leur maillon le plus faible. Les défis et les coûts présentés par les chocs climatiques, tels que les inondations fréquentes et les incendies de forêt, ont démontré à quel point bon nombre de nos systèmes et structures de chaîne d'approvisionnement sont fragiles. Et, dans le contexte d'un environnement de travail très agité, des points clés dans nos corridors commerciaux ont connu des grèves répétées ou prolongées, mettant davantage de pression sur un système précaire et compromettant notre réputation en tant que lieu fiable pour faire des affaires.

Les Canadiens sont frustrés par la crise de l'accessibilité: ils veulent voir les produits circuler et les prix rester stables. Cela exige que les entreprises et le gouvernement partagent le même objectif d'une chaîne d'approvisionnement fonctionnelle et d'une économie en croissance.

Pour ce faire, nous devons voir des investissements à long terme dans l'infrastructure commerciale du Canada. Les entreprises doivent pouvoir mettre leurs produits sur le marché de manière fiable. Nous ne pouvons pas simplement chercher à répondre aux besoins d'aujourd'hui, mais devons réagir aux défis et aux occasions que nous entrevoyons dans 20 ou 30 ans.

M. Robin Guy (vice-président et chef adjoint, Relations gouvernementales, Chambre de commerce du Canada): Bien que le gouvernement ne soit pas le seul responsable de l'investissement dans l'infrastructure, un engagement fédéral en faveur d'investissements majeurs, stratégiques et à long terme est essentiel pour construire l'infrastructure commerciale du Canada.

Le Fonds national des corridors commerciaux du gouvernement est un pas en avant positif. Bien qu'il soutienne des projets valables, le gouvernement doit travailler à accélérer le processus d'octroi de fonds. Il doit travailler avec les entreprises pour assurer la transparence des projets et continuer à démontrer comment le financement contribue à permettre de relever les défis des chaînes d'approvisionnement d'aujourd'hui et de demain.

Nous avons besoin que le gouvernement dirige l'élaboration d'une vision pour l'infrastructure commerciale du Canada. Le rapport du Comité sur le sujet en 2019 comprenait un certain nombre de recommandations importantes, notamment la protection des terrains industriels le long des corridors commerciaux, la nécessité d'une harmonisation réglementaire entre les administrations et l'im-

pératif de veiller à ce que les délais d'évaluation environnementale n'entravent pas notre capacité de transporter des marchandises d'un bout à l'autre du pays.

Une comparaison effectuée en 2021 par la Cour des comptes européenne des cadres pour les grands projets de transport au Canada, en Australie, aux États-Unis, en Suisse, en France, en Norvège et dans l'Union européenne, a noté que tous, sauf le Canada, avaient un cadre stratégique pour l'infrastructure de transport globale.

En plus de la vision, nous avons besoin que le gouvernement protège nos chaînes d'approvisionnement critiques contre les menaces prévisibles et évitables. Bien que le gouvernement ne puisse pas régler tous nos problèmes de chaîne d'approvisionnement, il doit mettre en place des politiques qui permettront le commerce et renforceront les chaînes d'approvisionnement.

L'introduction du projet de loi C-58, qui vise à interdire l'utilisation de travailleurs de remplacement pendant les grèves, donne à penser que le gouvernement veut en fait s'éloigner de la stabilité. En fait, il redouble d'efforts pour que le Canada soit perçu comme un partenaire commercial peu fiable et instable.

Enfin, nous avons besoin de l'engagement du gouvernement à accélérer son programme de modernisation réglementaire.

La modernisation réglementaire continue d'être une préoccupation croissante. Les entreprises qui commercent avec les provinces citent l'augmentation des formalités administratives et les normes de certification et normes techniques divergentes comme des obstacles majeurs à la possibilité de faire des affaires au Canada. Malheureusement, le Canada a un réseau complexe de réglementations qui se chevauchent à tous les paliers de gouvernement et qui diminuent la concurrence, découragent le commerce ouvert et rendent tout plus cher.

L'efficacité réglementaire est essentielle à un environnement concurrentiel et nécessite une réglementation plus intelligente pour attirer de nouvelles possibilités économiques au Canada. Nous croyons qu'il est impératif que les organismes de réglementation et les entreprises travaillent ensemble pour échanger des points de vue sur la façon d'élaborer des approches réglementaires optimales. Un mandat d'examen économique pour les organismes de réglementation ajouterait un nouvel outil qui encouragerait des réglementations stables et gérables qui soutiennent la croissance économique.

Je vous remercie de votre temps. Je suis impatient de répondre à vos questions.

• (1545)

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci beaucoup.

Je présente mes excuses à M. Ryan Greer, que j'ai oublié de nommer dans mes remarques initiales. M. Greer est vice-président aux Affaires publiques et politique nationale à Manufacturiers et Exportateurs du Canada.

Je vous cède maintenant la parole, monsieur Greer. Vous disposez également de cinq minutes.

[Traduction]

M. Ryan Greer (vice-président, Affaires publiques et politique nationale, Manufacturiers et exportateurs du Canada): Merci.

Merci de me recevoir ici aujourd'hui au nom de Manufacturiers et exportateurs du Canada. Depuis 1871, MEC aide les manufacturiers à croître, en améliorant le bien-être de leurs travailleurs et des collectivités où ils exercent leurs activités. Nous sommes heureux de participer à votre étude sur les contributions des entreprises canadiennes aux chaînes d'approvisionnement nationale et mondiale.

Les membres du Comité savent mieux que la plupart des gens que les réseaux d'approvisionnement mondiaux dont font partie les sociétés canadiennes sont soumis à des transformations continues sous l'influence de facteurs technologiques, géopolitiques et environnementaux complexes. Dans le cadre de ces changements continus, MEC continue de sonder ses membres et les conditions nationales et internationales dans lesquelles ils exercent leurs activités afin de fournir les meilleurs conseils possible aux décideurs. MEC a récemment publié ses dernières constatations et recommandations pour revitaliser le secteur manufacturier du Canada dans un rapport intitulé « Manufacturing Canada's Future ». Nous le transmettrons au Comité pour soutenir votre travail. Ce rapport présente une série exhaustive de recommandations sur la façon dont les gouvernements peuvent aider les manufacturiers canadiens à saisir les débouchés qu'offre l'environnement mondial actuel.

Dans les prochaines minutes, j'aborderai rapidement quelques questions qui nous semblent essentielles à votre étude.

La première, c'est que le Canada doit agir pour changer la trajectoire des investissements commerciaux dans le secteur manufacturier, qui a été faible par rapport à nos pairs mondiaux dans les 20 dernières années. L'investissement en capital est essentiel à la croissance à long terme et à la concurrence sur les marchés mondiaux. Augmenter notre capacité de fabrication intérieure permettra d'augmenter nos exportations. En fait, les investissements du Canada dans le secteur manufacturier au cours des 20 dernières années ont été si faibles qu'ils n'ont pas pu compenser la dépréciation des usines et des actifs existants. Le stock de capital dans le secteur manufacturier du Canada a atteint un sommet en 2000 et n'a cessé de diminuer depuis, alors qu'il continue d'atteindre des sommets records aux États-Unis. C'est un autre signe inquiétant que le secteur manufacturier du Canada devient moins compétitif sur la scène internationale.

Bien que le gouvernement fédéral puisse adopter un ensemble de mesures fiscales et réglementaires pour encourager les investissements dans les entreprises de fabrication, la mesure la plus urgente consiste à accélérer la réponse du Canada à l'Inflation Reduction Act. La course pour bâtir et diriger la transition vers une économie propre est l'une des transformations économiques mondiales les plus importantes depuis la révolution industrielle. L'Inflation Reduction Act réorganise les chaînes d'approvisionnement mondiales. Comme le budget de 2023 l'a souligné à juste titre, « sans une intervention rapide, le Canada pourrait avoir du mal à attirer les investissements nécessaires pour devenir un chef de file de l'économie propre mondiale, en pleine croissance et hautement concurrentiel étant donné l'ampleur des mesures incitatives américaines ».

MEC est heureux que le gouvernement ait adopté un grand nombre de nos recommandations directes et travaillé en étroite collaboration avec le secteur manufacturier pour élaborer la réponse du Canada, surtout en ce qui concerne les cinq crédits d'impôt à l'investissement annoncés dans le budget de 2023. Cependant, le Canada doit agir avec beaucoup plus d'empressement pour mettre en place ces crédits d'impôt à l'investissement, surtout pour mettre en œuvre les crédits d'impôt à l'investissement pour les technolo-

gies propres, le captage et l'utilisation du carbone et la fabrication propre. Malgré les dates d'admissibilité à ces crédits d'impôt, l'industrie attend encore les lignes directrices concernant l'application et les politiques. Les entreprises ne peuvent pas encore les appliquer, et cette incertitude nuit aux décisions d'affaires. Les chaînes d'approvisionnement du monde entier et de l'Amérique du Nord passent à côté d'occasions, et cela se poursuivra jusqu'à ce que ces crédits d'impôt soient en place.

La deuxième question cruciale que j'aimerais soulever, pour me faire l'écho de certains de mes collègues de l'industrie à la table, concerne les défis auxquels font face les réseaux de transport du Canada sur lesquels les fabricants comptent pour leurs intrants et pour rejoindre leurs consommateurs. Les récentes interruptions de travail, les contraintes de capacité et les événements météorologiques extrêmes se sont répercutés sur la vitesse, l'agilité et la résilience de nos infrastructures de transport et de nos chaînes d'approvisionnement manufacturières.

Une infrastructure qui favorise le transport et le commerce est l'un des meilleurs investissements économiques que tout gouvernement peut faire, parce que cela rend tous les utilisateurs de cette infrastructure plus productifs. Toutefois, contrairement à bon nombre de nos concurrents, le Canada a investi dans les infrastructures de transport au compte-gouttes plutôt qu'en fonction d'un calendrier soutenu et stratégique. MEC a travaillé avec les partenaires de l'industrie et appuie la proposition visant à créer un plan d'infrastructure commerciale du Canada pour élaborer une stratégie intégrée et à long terme ciblant les investissements dans les infrastructures de transport.

Enfin, alors que le Comité examine ses recommandations concernant de nouvelles mesures de soutien, de nouveaux programmes ou d'autres interventions, nous vous encourageons fortement à réévaluer les initiatives actuelles du gouvernement qui nuiront à la capacité des fabricants d'attirer et de retenir de nouveaux clients. En particulier, nous avons également des préoccupations concernant le projet de loi C-58, le projet de loi présenté à la Chambre des communes qui interdira l'utilisation des travailleurs de remplacement dans les lieux de travail sous réglementation fédérale. Venant à peine de tenir des réunions sur les conséquences économiques et les atteintes à la réputation associées à l'arrêt de travail de l'an dernier au port de Vancouver, nous espérons que les membres du Comité s'opposeront à ce projet de loi ou à toute autre mesure qui créera un déséquilibre dans le processus de négociation collective du pays.

Le projet de loi C-58 suscitera plus de grèves et des grèves plus longues. Ces arrêts de travail entraînent des coûts importants qui seront assumés par les fabricants canadiens, leurs travailleurs et leur famille. Des conflits de travail plus nombreux et plus longs seront synonymes de perte de clients et d'une autre atteinte à la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable. À tout le moins, nous espérons que le rapport qui découlera de l'étude reconnaîtra les conséquences négatives du projet de loi C-58 sur la capacité du secteur manufacturier et ses contributions aux chaînes d'approvisionnement mondial.

● (1550)

Il y a un éventail d'autres...

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Monsieur Greer, je vous demande de conclure votre allocution, s'il vous plaît.

[Traduction]

M. Ryan Greer: ... problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement et au commerce sur lesquels le Comité se penche dans le cadre de ce travail, et je serais ravi de les aborder au fil de notre discussion.

Je vous remercie et je suis impatient de répondre à vos questions.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, monsieur Greer.

Monsieur Whelan, je vous invite maintenant à faire votre allocution d'ouverture. Vous disposez de cinq minutes.

[Traduction]

M. Michael Whelan (président du conseil, Conseil d'administration national, Chaîne d'approvisionnement Canada): Bonjour et merci encore une fois de m'avoir invité à m'adresser à vous aujourd'hui.

Je m'appelle Mike Whelan et je suis président du conseil d'administration de Chaîne d'approvisionnement Canada. Je suis accompagné aujourd'hui à distance par Martin Montanti, président et directeur général de Chaîne d'approvisionnement Canada.

Pour commencer, j'aimerais présenter Chaîne d'approvisionnement Canada et notre association.

Bien que sa fondation remonte à 1919, Chaîne d'approvisionnement Canada, aussi appelée CAC, est l'une des plus anciennes et des plus grandes associations de chaînes d'approvisionnement au monde. Chaîne d'approvisionnement Canada est une organisation nationale qui fournit des compétences essentielles, des possibilités de réseautage et des services de défense des intérêts à ses membres.

Chaîne d'approvisionnement Canada est une association qui compte de nombreuses parties. Nous sommes composés de huit instituts répartis dans l'ensemble du pays, et par l'intermédiaire de ses huit instituts provinciaux et territoriaux, Chaîne d'approvisionnement Canada accorde au professionnel en gestion de la chaîne d'approvisionnement, le PGCA, sa désignation, la réalisation la plus élevée dans le domaine et la marque d'un leadership stratégique dans une chaîne d'approvisionnement. Les dirigeants de nos instituts et de notre bureau national forment le conseil de notre fédération, apportant des points de vue différents de toutes les régions du pays, d'un océan à l'autre.

Forts de nos plus de 4 000 membres répartis partout au pays, nous avons comme objectif de fournir un leadership à la communauté canadienne des chaînes d'approvisionnement et de travailler avec le gouvernement pour répondre aux besoins continus de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Avec nos membres, nous cherchons à générer et à échanger des idées pour améliorer le système de la chaîne d'approvisionnement et nous assurer que le Canada représente un environnement fort et concurrentiel pour les investissements nationaux et internationaux.

En 2022, Chaîne d'approvisionnement Canada a été heureuse de voir le gouvernement du Canada aller de l'avant avec un groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, et elle était prête et dis-

posée à participer. Nous pensons qu'il s'agit d'une étape cruciale pour réagir à certains des enjeux les plus pressants qui touchent nos chaînes d'approvisionnement. Chaîne d'approvisionnement Canada a été honorée de fournir des conseils utiles à la création du rapport du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement — « Action. Collaboration. Transformation. » — qui décrit les objectifs particuliers de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

En 2023, Chaîne d'approvisionnement Canada a tenu une assemblée publique avec ses membres de l'ensemble du pays pour examiner le rapport publié par le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement. Nos membres ont accueilli la possibilité de réagir au rapport et de fournir des conseils d'expert sur la façon de veiller au respect opportun et efficace des objectifs du rapport.

Dans le cadre de sa collaboration continue avec le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, Chaîne d'approvisionnement Canada a été en mesure de faire valoir les priorités les plus élevées de ses membres pour faire en sorte que le Canada réponde aux besoins et réagisse aux lacunes de notre chaîne d'approvisionnement. Les membres de Chaîne d'approvisionnement Canada ont fourni au groupe de travail des recommandations sur trois thèmes principaux: l'automatisation et la technologie, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et les pénuries de main-d'œuvre.

Pour ce qui est de l'automatisation et de la technologie, il est ressorti que nous devons mettre en place des subventions gouvernementales qui encouragent l'automatisation dans les ports et à d'autres points clés de la chaîne d'approvisionnement pour soutenir une plus grande efficacité et fiabilité; privilégier l'élaboration de lignes directrices pour faire en sorte que nos chaînes d'approvisionnement soient protégées contre les menaces à la cybersécurité; et créer des emplois grâce à la modernisation et à l'optimisation de l'infrastructure vieillissante du Canada afin de faire croître encore davantage l'économie du Canada.

En ce qui concerne les perturbations de la chaîne d'approvisionnement, il a été recommandé de veiller à atténuer les perturbations — liées à l'environnement, aux manifestations, à la cybersécurité, etc. — au moyen de partenariats intergouvernementaux. Cela permettrait non seulement d'aider à garantir la stabilité d'un bout à l'autre de la chaîne, mais en particulier, à atténuer les menaces externes et internationales liées à notre cybersécurité, qu'elles soient causées par des catastrophes naturelles, des méfaits humains ou des conflits de travail. Il faut élaborer des stratégies d'atténuation des risques. Nous devons également nous assurer que les nouvelles technologies et les infrastructures automatisées disposent d'un réseau de cybersécurité fiable pour faire du Canada un partenaire mondial fiable. De plus, nous devons introduire un canal de communication interprovincial qui permet une communication proactive afin de renforcer la collaboration entre les provinces et les territoires concernant les chaînes d'approvisionnement.

En ce qui touche la pénurie de travail, nous avons présenté des recommandations, comme faire comprendre aux élèves du secondaire nos chaînes d'approvisionnement et leur influence sur les Canadiens et le monde; nous assurer que les programmes de formation et les désignations du Canada sont harmonisés avec les réalités et les expériences des chaînes d'approvisionnement modernes; et nous tourner vers une approche de formation équilibrée en nous assurant que les programmes de formation recommencent à être offerts en personne, ce qui permet aux professionnels d'acquérir une expérience pratique lors de leur formation. D'autres recommandations visaient à réagir à l'élimination de la paperasserie pour faire en sorte que les travailleurs étrangers puissent combler les pénuries de main-d'œuvre en obtenant des permis de travail en temps opportun, y compris dans des secteurs où il n'existe peut-être pas de talent au pays; envisager l'accréditation des résidents permanents qualifiés et des titulaires d'un visa d'étudiant afin de tenir compte de certains de nos objectifs à court et à long terme au chapitre de la main-d'œuvre; et promouvoir des carrières professionnelles dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement afin de créer de la concurrence et d'accroître les investissements dans la fabrication, la distribution et la production de biens et de services.

Chacune de ces recommandations se trouve dans le rapport intitulé « Transforming Ideas into Action », qui a été soumis au groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement en 2023.

Lors de l'assemblée publique tenue avec nos membres, il est devenu clair que la pénurie de main-d'œuvre du Canada repose sur une pénurie de compétences. Grâce à ses nombreux programmes de formation et de perfectionnement des compétences, Chaîne d'approvisionnement Canada est bien placée pour donner une formation et combler les pénuries de main-d'œuvre à l'aide de son outil d'analyse comparative et de son programme d'éducation. Celui-ci peut profiter à la fois aux praticiens et aux organisations de l'industrie de la chaîne d'approvisionnement et peut servir à recenser les forces, à analyser les lacunes en matière de compétences et à comparer l'individu à ses pairs.

• (1555)

On peut s'en servir pour examiner en profondeur les compétences fonctionnelles, et pour chaque praticien, on a choisi et présenté avec soin plus de 400 compétences individuelles. Que la personne veuille progresser au sein de son organisation ou poursuivre de nouvelles occasions, l'outil d'analyse comparative des compétences offre une feuille de route claire pour assurer...

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, monsieur Whelan.

J'invite maintenant les membres du Comité à poser des questions aux témoins.

Monsieur Seeback, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

M. Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Merci, monsieur le président.

Le Canada est une nation commerçante. Je pense que nous le savons tous. Notre PIB provient à environ 70 % du commerce, mais cela dépend des années. Il fluctue. Aux États-Unis, le PIB tiré du commerce se situe entre 20 et 25 %. Si nous regardons le classement global des infrastructures en 2014-2015, le Canada se classait

au 14^e rang mondial, et les États-Unis, au 18^e rang. Les États-Unis se classent désormais au 12^e rang, et le Canada, au 27^e rang.

Ces données reposent sur les chiffres de 2019. Cela provient de la Canada West Foundation. La productivité est en forte baisse, et je suppose que la situation a empiré. C'est la même chose avec le Royaume-Uni, qui était 29^e en 2014-2015, alors que le Canada était 14^e. Le Royaume-Uni occupe désormais la 10^e place, et le Canada, la 27^e place. En ce qui concerne la Chine au cours de la même période, le Canada se classait au 14^e rang, et la Chine, au 73^e rang. Le Canada est désormais 27^e, et la Chine, 33^e.

Nous avons un rapport du gouvernement actuel, soit le rapport sur la chaîne d'approvisionnement. Le Canada doit investir 4 400 milliards de dollars dans les infrastructures. Le budget est fixé à 4,6 milliards de dollars entre 2017 et 2028, alors qu'il semblerait que nous ayons besoin de 88 milliards de dollars par année pour continuer à accroître nos infrastructures d'exportation. Nous sommes un pays exportateur. Je trouve ces chiffres choquants. Nous allons absolument dans la mauvaise direction depuis les huit dernières années en ce qui concerne la qualité de nos infrastructures de transport.

Je me demande si l'Association canadienne des importateurs et exportateurs, la Chambre de commerce du Canada et l'association Manufacturiers et exportateurs du Canada souhaitent commenter ces chiffres. Êtes-vous aussi choqués que moi par la rapidité du déclin de nos infrastructures, vu l'importance du commerce pour le pays?

Si quelqu'un veut répondre en premier... Et si la Chambre commençait?

M. Matthew Holmes: Je peux en parler rapidement. Merci de la question.

Je pense que ces types d'investissements sont, par nature, des investissements à long terme. Ce que nous constatons dans d'autres pays, c'est une accélération et une véritable augmentation intentionnelle des infrastructures essentielles au commerce. Vous pouvez le voir dans plusieurs secteurs. Aux États-Unis, par exemple, regardez les exportations de GNL, ou gaz naturel liquéfié. Il y a dix ans, ce secteur n'existait pas là-bas. Les États-Unis sont désormais un acteur majeur sur le marché mondial des exportations dans ce secteur. C'est quelque chose que le Canada n'a pas choisi de développer et de mettre en place. Nous passons tout en revue et décelons nombre de débouchés et d'occasions d'investissement manquées.

Mais encore une fois, l'échéancier de ces projets s'inscrit dans une perspective à long terme. Mon collègue ici présent, lorsqu'il a évoqué le cadre dont disposent de nombreux autres pays et régions... C'est une première étape. Nous avons besoin d'un plan et d'un cadre. Ensuite, nous pourrions nous mettre au travail pour bâtir ce qu'il faut.

M. Kyle Seeback: Aux États-Unis, seulement 20 à 25 % du PIB proviennent du commerce, et pourtant, leurs infrastructures sont passées du 18^e au 12^e rang. Les responsables en voient l'importance, alors que le Canada est à 70 %, mais nous sommes allés exactement dans la direction opposée au cours des huit dernières années.

Pour les deux autres témoins... je trouve cela extrêmement préoccupant pour un pays exportateur. Je me demande si vous souhaitez faire des commentaires à ce sujet.

Mme Kim Campbell: Avec plaisir.

Nous serions 100 % d'accord avec vous. Nous parlons d'une augmentation qui passerait à 50 % d'ici 2025, ce qui était l'objectif. Nous pensons qu'il nous faut un plan, comme nos collègues l'ont déjà mentionné. À cela s'ajoute un engagement du gouvernement et de l'industrie. C'est l'une des choses qui, selon nous, font largement défaut. Il n'existe aucun plan ni mandat global pour nous amener tous là où nous devons être.

• (1600)

M. Ryan Greer: J'ajouterai que cela ne nous choque pas, mais seulement parce que nous en parlons depuis longtemps; nous en parlions même avant l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, qui a précédé le FNCC, ou Fonds national des corridors commerciaux. Nous réclamons un cadre à long terme pour réaliser ces investissements.

Comme je l'ai mentionné dans mes remarques, ce type d'infrastructure rend tous ses utilisateurs plus productifs. Lorsque nous parlons du déclin de la productivité au Canada, nous pouvons faire beaucoup de choses pour y remédier, comme augmenter considérablement nos investissements.

La seule chose que j'ajouterais, comme je l'ai dit, c'est que nous effectuons ces investissements de manière sporadique. Nous avons des programmes au titre desquels des entreprises et des organisations présentent une demande, et celles-ci travaillent avec tous les ordres de gouvernement, mais il n'existe aucun cadre stratégique décrivant les projets d'infrastructure d'exportation qui sont les plus importants au pays. J'aimerais savoir ce que le gouvernement fédéral, en collaboration avec ses partenaires provinciaux et municipaux, considère comme les 20, 25, 50 et 100 principaux projets favorisant le commerce qui sont importants pour notre prospérité au cours des prochaines décennies afin que nous puissions exploiter toutes les ressources — pas seulement le financement, mais aussi la réglementation, entre autres — pour les mettre en œuvre.

M. Kyle Seeback: Il y a un manque de leadership fédéral pour déterminer quelles sont ces priorités. C'est le sentiment que j'ai.

Nous avons maintenant une ministre du Commerce qui dit partout que nous allons signer toutes sortes de nouveaux accords commerciaux pour tenter d'accroître les exportations canadiennes. Cependant, si nous n'avons pas l'infrastructure nécessaire pour le faire, il me semble que la main gauche ne sait pas ce que fait la main droite dans ces domaines.

Diriez-vous que c'est ce qui semble se passer?

M. Ryan Greer: J'ajouterai simplement qu'une stratégie globale qui fonctionne dans tous les ministères et entre tous les acteurs est absolument nécessaire, mais elle n'est pas seulement liée à vos investissements. Elle n'est pas seulement liée à vos accords de libre-échange. Elle tient à la façon dont vous obtenez la main-d'œuvre qualifiée nécessaire pour soutenir ces chaînes d'approvisionnement. Elle tient à la façon dont nous prévenons les interruptions de travail. Vous avez beau avoir toutes les infrastructures du monde, mais si vous n'avez pas les gens pour vous aider à déplacer les marchandises, cela ne vous mènera nulle part.

Une approche cloisonnée est exclue. Il faut une approche qui fonctionne dans tous les ministères et organismes et dans tous les ordres de gouvernement, car elle est essentielle à la prospérité future de notre pays.

M. Kyle Seeback: Je pense que le port de Vancouver est classé au deuxième rang mondial au chapitre de l'efficacité et de la productivité. Lorsqu'on parle d'une stratégie pour l'Indo-Pacifique vi-

sant à accroître le commerce, on dirait qu'il n'est pas urgent d'améliorer en même temps l'efficacité du port de Vancouver, ce qui constitue à mon avis un énorme problème.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Je suis désolé, mais il ne reste pas assez de temps pour une réponse. Vous pourrez y revenir au prochain tour, si vous le souhaitez.

Monsieur Arya, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur Greer, je suis heureux que vous ayez évoqué la transformation qui se produit dans la chaîne d'approvisionnement mondiale. Le commerce canadien est dominé par nos échanges avec nos partenaires américains, mais étant donné la nature complexe de la chaîne d'approvisionnement mondiale, si l'Asie éternue, nous nous enrhumons.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Monsieur Arya, on me souligne que le mauvais micro est allumé.

[Traduction]

M. Chandra Arya: Je vais recommencer.

Monsieur Greer, merci d'avoir soulevé la question de la chaîne d'approvisionnement mondiale et de la transformation qui s'accomplit en raison de nombreux facteurs, notamment la structure géopolitique en mutation et les changements dans la mondialisation, comme nous l'avons vu. La majeure partie de nos échanges commerciaux s'effectue avec les États-Unis, ce qui est une très bonne chose pour nous, mais étant donné la nature complexe et mondiale des chaînes d'approvisionnement, si l'Asie éternue, nous nous enrhumons. La gestion de la chaîne d'approvisionnement, la chaîne d'approvisionnement qui doit fonctionner sans entraves partout dans le monde, est très importante tant pour le Canada que pour les États-Unis en ce qui a trait à l'avenir de nos échanges commerciaux.

L'association Manufacturiers et exportateurs du Canada a-t-elle examiné ce qui s'est passé pendant la pandémie et la façon dont la pandémie a touché les chaînes d'approvisionnement? Si une autre pandémie nous frappe au cours des prochains mois, savez-vous exactement quels sont vos membres, quelles sont vos grandes entreprises ou vos principales gammes de produits qui seront touchés et ce qui doit être fait?

M. Ryan Greer: La réponse courte est oui. Comme je l'ai mentionné, nous examinons constamment le contexte géopolitique, environnemental et technologique dans lequel tous nos membres fabriquent leurs produits et auquel nos chaînes d'approvisionnement s'adaptent.

En ce qui concerne la frontière canado-américaine, je pense qu'un certain nombre de leçons difficiles ont été tirées, non seulement pour le secteur privé, mais aussi pour les gouvernements et d'autres partenaires. Nous craignons peut-être qu'on oublie certaines de ces leçons. Je pense à la façon dont certains achats, certaines approbations de projets et autres décisions prises dans le cadre d'une collaboration des secteurs public et privé ont eu lieu de manière assez rapide. Nous...

• (1605)

M. Chandra Arya: Désolé de vous interrompre, mais mon temps est limité.

Avez-vous relevé des éléments précis qui auraient une incidence sur les principales gammes de produits des entreprises de vos membres si la pandémie se répétait?

M. Ryan Greer: Tout ce qui paralyse la frontière, tout ce qui crée un retard à la frontière aura en fait des répercussions sur tous nos membres. Lorsque nous envisageons un événement futur comme celui-là, tout ce qui ralentit les activités à la frontière de quelque manière que ce soit a des conséquences sur tous nos membres. Quelles entreprises pourraient être ouvertes et selon quelles modalités... cela aurait évidemment un impact sur nos membres, mais ce qui importe le plus, c'est de garantir que la frontière demeure ouverte et fluide.

M. Chandra Arya: Merci.

Monsieur Holmes et monsieur Guy, je vous demanderais la même chose. Je parle des chaînes d'approvisionnement mondiales où des composants ou des parties de marchandises sont fournis depuis la Chine et les pays d'Asie du Sud-Est. En cas de perturbations, de quelle façon vos membres seraient-ils touchés? Savez-vous si une étude politique a été réalisée?

M. Robin Guy: Pour répondre à la question, je pense que je vais entrer un peu plus dans les détails. Nous ne pouvons tout simplement pas avoir une seule voie pour acheminer les marchandises vers le marché. Nous avons un grand pays. Nous avons la capacité d'aller vers l'est et l'ouest et, d'ailleurs, à mesure que le climat commence à se réchauffer dans le Nord, je pense que nous devrions envisager une stratégie visant la porte de l'Arctique pour nous assurer de pouvoir acheminer les marchandises, quelle que soit la direction.

S'il y a, par exemple, une grève sur la côte Ouest du Canada, si des inondations surviennent là où nous ne pouvons tout simplement pas nous déplacer, il est essentiel de pouvoir garantir la circulation continue des marchandises. De plus, si l'on considère les contrôles dont dispose le gouvernement et le leadership qu'il peut exercer, des choses comme les obstacles au commerce interprovincial font...

M. Chandra Arya: Vous avez évoqué la nécessité de réagir à la loi sur la réduction de l'inflation. Nous avons mené une étude au sein du Comité, et l'un des témoins a dit très clairement que nous ne pouvons pas évaluer chaque dollar, mais que nous pouvons réagir de façon intelligente à la situation américaine.

Une chose ressort de la loi sur la réduction de l'inflation et de la loi sur les semi-conducteurs et la science américaines: les États-Unis comprennent que tout ne peut pas être fabriqué à l'interne. La relocalisation n'est pas possible, et c'est la raison pour laquelle les responsables essaient de réduire le risque de leur dépendance à l'égard de la Chine au moyen de l'amilocalisation ou de l'externalisation proche, et ainsi de suite.

Avez-vous repéré les débouchés qui s'offrent au Canada? Vous savez peut-être que le Canada et les États-Unis ont un groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement qui cerne les divers secteurs critiques dans lesquels nous pouvons agir conjointement afin de coopérer les uns avec les autres. Avez-vous étudié la question et déterminé les secteurs qui offrent au Canada la possibilité d'intervenir?

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Il vous reste 20 secondes.

[Traduction]

M. Matthew Holmes: Pour être très bref, il y a deux choses.

D'abord, nous devons bien sûr — toujours — diversifier nos échanges commerciaux, tant pour nos infrastructures que pour nos relations commerciales. C'est extrêmement important.

Deux ou trois quarts de nos échanges commerciaux se font avec les États-Unis, et nous devons vraiment nous concentrer sur ces relations commerciales essentielles.

Les minéraux critiques sont en fait un excellent exemple de ce que nous faisons en matière d'externalisation proche et d'amilocalisation. Nous devons veiller à ce qu'il existe ici en Amérique du Nord un écosystème rigoureux et coordonné.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, messieurs Holmes et Arya.

C'est à mon tour d'avoir la parole pour six minutes.

Madame Campbell, vous avez parlé de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, soit l'ACEUM, dans votre allocution d'ouverture. Comme on le sait, toutes sortes de négociations sont en cours avec différents pays, dont l'Équateur, le Royaume-Uni — c'est un peu compliqué pour ce qui est du Royaume-Uni — et les pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est. En fait, les négociations sont en cours, ou alors elles sont prévues à court terme.

D'après vous, quelles priorités et préoccupations devraient porter les négociateurs?

[Traduction]

Mme Kim Campbell: Merci beaucoup.

Je pense que les négociateurs devraient évidemment avoir comme priorité de rendre la mise en œuvre de l'accord d'échange aussi simple que possible.

Nous avons parlé du fait — et je l'ai entendu dire précédemment devant le Comité — que les accords d'échange ne sont pas vraiment utilisés parce qu'ils sont très difficiles à mettre en œuvre. Selon moi, ce serait le plus simple. Nous parlons de libre-échange, mais lorsqu'on creuse et qu'il faut réellement y avoir recours et s'assurer qu'on y est admissible, cela devient un exercice très technique, compliqué et déroutant pour les importateurs et les exportateurs.

Ma principale recommandation serait d'essayer de faciliter autant que possible leur mise en œuvre.

• (1610)

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, madame Campbell.

Ma prochaine question s'adresse au représentant de Manufacturiers et exportateurs du Canada.

Dans un mémoire prébudgétaire de 2019, entre autres, vous avez soutenu la création d'un programme d'accélération national qui serait consacré aux exportations de produits manufacturiers et serait semblable à l'actuel programme des Accélérateurs technologiques canadiens.

Cette proposition a-t-elle été entendue? À ma connaissance, aucun programme de ce genre n'a été mis sur pied. D'autres mesures ayant le même objectif ont-elles été mises en place?

[Traduction]

M. Ryan Greer: Je pense que cette question s'adressait à nous.

La réponse courte est oui, dans la mesure où il existe actuellement un certain nombre d'initiatives et de programmes gouvernementaux qui se concentrent sur la fabrication de pointe, les exportations de technologie verte et la manière de renforcer notre capacité d'accéder à ces marchés.

Comme nous l'avons mentionné, tout a changé de manière importante depuis l'introduction de l'IRA. À l'heure actuelle, nous nous concentrons sur les crédits d'impôt à l'investissement, qui sont extrêmement importants pour nos membres, et sur l'investissement direct étranger. Lorsqu'il est question de chaînes d'approvisionnement nord-américaines, des décisions sont prises chaque jour en ce qui concerne l'endroit où investir.

Les États-Unis connaissent une expansion des industries manufacturières. La construction d'usines augmente de 70 % année après année aux États-Unis, et nous avons concentré toute notre énergie au cours des 12 à 18 derniers mois à offrir les mêmes incitatifs que l'IRA, à suivre le rythme et à trouver une réponse unique du Canada.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Je vais profiter du fait que vous avez parlé de l'Inflation Reduction Act pour saisir la balle au bond.

Dans le rapport d'étape sur les chaînes d'approvisionnement canado-américaines qu'il a publié en juin 2022, le Groupe de travail canado-américain sur les chaînes d'approvisionnement a souligné l'importance accordée par les élus américains et canadiens au fait d'avoir recours à l'externalisation proche pour certains éléments des chaînes d'approvisionnement qui étaient essentiels dans le secteur des voitures électriques.

On sait que l'Inflation Reduction Act, qui est un plan très centré sur les technologies vertes et sur la transition énergétique, touche des éléments délicats. Les Américains ont mis en place de nombreuses initiatives pour favoriser les investissements.

Trouvez-vous que le Canada en fait suffisamment de son côté?

[Traduction]

M. Ryan Greer: Tout d'abord, votre propos est tout à fait juste, mais il ne s'agit pas seulement d'une question de technologie verte, il s'agit d'une question géopolitique. Le conseiller à la sécurité nationale des États-Unis a dit que la nature des changements mondiaux s'était fondamentalement métamorphosée sous l'administration actuelle et, pour être honnête, elle le serait également pour les prochaines administrations.

Le Canada a travaillé en étroite collaboration avec nous et a tenu compte d'un certain nombre de nos recommandations concernant ce que devrait être la réponse du Canada à l'IRA. Comme je l'ai men-

tionné précédemment, nous nous concentrons vraiment sur les crédits d'impôt à l'investissement. Nous devons faire en sorte que les entreprises puissent en faire la demande afin de ne pas rater les débouchés qui s'offrent.

Je pense que la différence et l'importance de ces crédits tient au fait que le Canada et les États-Unis ne sont pas des partenaires commerciaux traditionnels comme on pourrait le voir dans d'autres marchés, où ils sont souvent en concurrence pour l'accès au marché. Le fait que nous ayons des chaînes d'approvisionnement intégrées signifie que nous construisons des choses ensemble. Il s'agit vraiment de travailler ensemble et de cerner la façon dont nous pouvons exporter vers le reste du monde en tant que région et continent.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Il me reste une minute et demie.

Je rappelle à l'ordre M. Martel et je l'invite à cesser de m'interrompre quand je dois faire mon travail.

Monsieur Greer, vous avez dit que les considérations étaient de nature géopolitique ou même, géostratégique. Je ne me rappelle plus exactement le mot que vous aviez employé.

Pourriez-vous nous donner plus de détails sur cette idée?

[Traduction]

M. Ryan Greer: J'ai parlé du conseiller à la sécurité nationale des États-Unis. Je vais le citer directement. Il a dit que l'accès au marché a été le dogme de toute politique commerciale pendant 30 ans, et cela ne correspond plus aux défis d'aujourd'hui. Il s'agit non pas seulement d'économie, mais aussi de sécurité des chaînes d'approvisionnement. Pour un certain nombre de raisons stratégiques, cela impose un découplage important entre les États-Unis et la Chine.

La sécurité économique est redevenue une partie essentielle de la sécurité nationale. Étant donné notre situation géographique et l'importance de nos échanges avec les États-Unis, la manière dont nous travaillons en étroite collaboration avec nos amis et partenaires aux États-Unis, dont nous répondons à leurs mesures incitatives et reconnaissons ce découplage et nous assurons que ce soit le Canada, les États-Unis et le Mexique, l'Amérique du Nord qui exportent, construisent et fabriquent des produits ici, dans la région, dans des chaînes d'approvisionnement fortement intégrées...

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci.

J'ai terminé mon tour de parole.

Je donne maintenant la parole à M. Cannings.

Monsieur Cannings, vous disposez de six minutes.

[Traduction]

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD): Merci.

Je vous remercie de votre présence.

Je vais commencer par M. Guy. Vous avez parlé du projet de loi C-58. Il s'agit du projet de loi qui interdirait les travailleurs de remplacement dans les industries sous réglementation fédérale.

Vous avez déclaré que les endroits qui interdisent les travailleurs de remplacement auront des grèves plus longues, plus perturbatrices et moins de stabilité alors que, en fait, les grèves les plus longues, les plus acharnées et les pires de l'histoire du Canada étaient généralement celles qui ont supposé le recours aux travailleurs de remplacement car l'employeur n'avait même plus besoin de parler aux travailleurs. Ce projet de loi est conçu pour uniformiser les règles du jeu et rendre les choses plus stables. La Colombie-Britannique possède une telle loi depuis des décennies. Le Québec a mis en place cette loi.

Nous avons entendu dire pendant une réunion précédente du Comité, lorsque nous étudions la dernière grève au port de Vancouver, que cela remontait à plus de 50 ans. La Colombie-Britannique n'est quand même pas un endroit où les grèves sont fréquentes. Cela s'explique en partie par le fait qu'elle possède les mêmes dispositions législatives à l'échelle provinciale que celles que nous proposons pour les industries sous réglementation fédérale.

Je me demande simplement d'où vous tenez cette idée qu'interdire les travailleurs de remplacement ferait durer les grèves plus longtemps et les rendrait plus fréquentes. Le projet de loi est conçu pour accorder aux travailleurs les mêmes droits qu'aux employeurs. Ces conflits ont tendance à être résolus plus rapidement parce que les travailleurs et les employés se concentrent sur la recherche d'une solution.

● (1615)

M. Robin Guy: Je pense que le projet de loi C-58 fait pencher la balance du pouvoir en faveur de l'une des parties. D'où vient cette impression? Je vais citer le passage du document de consultation du gouvernement qui indique que la majorité des études montrent que, lorsqu'une province interdit les travailleurs de remplacement, des grèves et des lockout plus fréquents surviennent, du moins dans certains secteurs. Je cite le document de consultation du gouvernement lorsque je dis que cela va poser des problèmes. Pour être honnête avec vous, nos membres sont très inquiets.

Je pense que, lorsque nous nous penchons sur ce que sont les travailleurs de remplacement, nous voyons qu'il s'agit souvent de gestionnaires qui assurent la continuité de notre économie.

M. Richard Cannings: Dans de nombreux cas, ce n'est pas ce qu'ils font. Ce sont des personnes qui font appel à de véritables travailleurs de remplacement pour exécuter le travail qui incombe normalement à un nombre important de travailleurs. Ce n'est pas une décision des travailleurs lorsque vous voyez une augmentation des lockouts.

Je suis simplement frappé par le fait que cette diabolisation de la législation qui crée des conditions équitables fait oublier aux gens que les conflits de travail font intervenir deux parties. Chaque fois qu'il y a un conflit de travail, qu'il s'agisse d'un lockout ou d'une grève, j'ai l'impression que tout le monde blâme les travailleurs, comme cela s'est produit lors de la grève au port de Vancouver. Cependant, nous avons entendu ici un témoignage selon lequel une grande partie des retards dans ce processus de négociation et la raison pour laquelle il a duré si longtemps tenaient sans doute davantage à la structure du processus de négociation de l'employeur qu'à celle des travailleurs.

Je ne veux pas m'appesantir sur ce point, mais je ne peux pas laisser passer cela car je ne sais pas d'où vous tenez cette information. Si les grèves sont plus fréquentes, c'est peut-être parce que les travailleurs estiment qu'ils disposent de ces pouvoirs. Ils méritent

des salaires équitables. Ils méritent un lieu de travail sûr, et nous entendons dire que c'est ce qu'ils tentent d'obtenir. Je vais m'arrêter ici. M. Greer a fait la même remarque, et je pense qu'il s'agit simplement de croyances qui, d'après ce que nous avons vu en Colombie-Britannique, ne sont pas fondées sur des faits.

Je voudrais m'adresser à M. Whelan, de l'autre côté.

Vous avez dit que l'un des principaux problèmes était la pénurie de main-d'œuvre. Pouvez-vous préciser l'endroit où se concentre cette pénurie de main-d'œuvre, ou quels sont les secteurs touchés et ce qu'il faut faire?

● (1620)

M. Michael Whelan: Je m'en remettrai également à M. Montanti pour qu'il réponde à cela, mais de mon point de vue, nous constatons que la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans la chaîne d'approvisionnement touche tous les secteurs, tant au privé qu'au public. Nous la constatons dans tous les domaines. C'est quelque chose qui n'a pas été très abordé, et nous nous efforçons de favoriser une plus grande sensibilisation et de reprendre la formation à ce niveau.

M. Montanti peut probablement relever de façon plus précise les secteurs où nous constatons le plus de problèmes, mais le secteur manufacturier et le secteur des transports sont certainement deux secteurs clés pour nous.

M. Martin Montanti (directeur général et président, Chaîne d'approvisionnement Canada): Merci beaucoup. J'apprécie vraiment la question. C'est une question clé que d'autres ont soulevée pendant notre discussion.

La chose importante que nous observons par l'intermédiaire de nos membres au Canada et des organismes avec lesquels nous faisons affaire, c'est que même s'il semble s'agir d'une pénurie de main-d'œuvre, comme vous l'avez mentionné, monsieur Cannings, nous considérons qu'il s'agit plutôt d'une pénurie de compétences. Lorsque j'étais sous-ministre adjoint pour la chaîne d'approvisionnement de la province du Manitoba, j'ai publié des offres d'emploi et j'ai reçu beaucoup de candidatures, mais ces candidats...

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Monsieur Montanti, il ne vous reste malheureusement que 10 secondes pour conclure votre propos.

[Traduction]

M. Martin Montanti: Pardonnez-moi, voulez-vous que je poursuive?

La greffière du Comité (Mme Sophia Nickel): Monsieur Montanti, si vous souhaitez obtenir l'interprétation, vous trouverez un petit bouton dans le bas de votre écran, mais vous devez...

M. Martin Montanti: Oui, je le vois. Il est écrit « English ». Merci.

Simplement pour poursuivre au sujet de la question, nous avons parlé de l'immigration dans nos documents. Nous avons également parlé de la pénurie actuelle des compétences au Canada. Nous devons commencer à reconnaître les lacunes des gens lorsqu'ils posent leur candidature à ces emplois et nous devons ensuite combler ces lacunes. Comme l'a dit M. Whelan, ce problème prédomine dans tous les secteurs de l'industrie du Canada.

Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, monsieur Montanti.

Nous commençons maintenant le deuxième tour.

Monsieur Martel, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici avec nous aujourd'hui.

Madame Campbell, dans les accords de libre-échange, la réciprocité des normes est souvent mise en cause, ce qui ne semble pas faire l'affaire de tout le monde.

Qu'en pensez-vous de cela? Y a-t-il des solutions?

[Traduction]

Mme Kim Campbell: Je suis désolée. Pouvez-vous reformuler la question?

Voulez-vous savoir si nous avons l'impression de ne pas obtenir les mêmes avantages dans les accords de libre-échange que nous signons?

[Français]

M. Richard Martel: On dit souvent que la mise en place d'accords de libre-échange fait que nos exportations ne peuvent plus entrer dans les pays qui ont des normes différentes, tandis que d'autres pays sont probablement capables d'y exporter beaucoup plus de choses que nous.

Entendez-vous dire la même chose?

[Traduction]

Mme Kim Campbell: Je comprends maintenant la question.

Oui, je pense que cela peut aussi aller dans les deux sens. Je suis sûre qu'on nous l'a également dit au Canada. Selon moi, il s'agit d'un dialogue continu entourant les accords de libre-échange. C'est pourquoi nous sommes si intéressés par la disposition de l'ACEUM qui encourage les comités des échanges et de facilitation. Il existe d'autres comités dans ce domaine, mais le secteur privé n'y participe pas. À mon avis, c'est à cet endroit que ces choses devraient être examinées et étudiées, et nous ne participons tout simplement pas à ces conversations.

[Français]

M. Richard Martel: Madame Campbell, on entend dire que l'amélioration du système douanier est un grand défi et que ce système devient un point de ralentissement lors des déplacements. Il semble très complexe et rigide. Y a-t-il quelque chose à faire pour le moderniser et accroître sa flexibilité?

[Traduction]

Mme Kim Campbell: Je suis d'accord.

Il y a deux choses à dire. Premièrement, nous avions autrefois une agence des douanes de renommée mondiale et nous étions plutôt bien classés en 2017. Au fil des ans, nous nous sommes éloignés de cette voie. Encore une fois, cela nous ramène à certaines des discussions que nous avons eues précédemment avec mes estimés collègues. Nous avons besoin de plans d'ensemble. Nous n'en avons pas, même en ce qui concerne les processus frontaliers. Selon moi, cela fait partie du problème. Nous n'avons pas de plan comprenant un PVE, un programme axé sur les véhicules électriques, pour pro-

pulser le Canada à la prochaine étape. C'est la même chose avec les frontières.

Cela fait un moment que nous demandons aux hauts dirigeants de nous fournir un plan stratégique, mais nous n'en avons pas. L'année dernière, j'ai personnellement demandé un PVE et la date à laquelle nous pourrions espérer l'obtenir. On m'a dit dans 18 mois. Cela fait maintenant 18 mois.

Pour répondre à votre question, le processus est très compliqué et déroutant. C'est pourquoi nous pensons qu'il est très important d'avoir un conseil interinstitution qui inclurait les entreprises afin de commencer à aborder de façon générale ces questions.

• (1625)

[Français]

M. Richard Martel: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Holmes ou M. Guy.

Si on a recours à l'externalisation proche, c'est qu'il existe un problème au sein de nos infrastructures actuelles du commerce transfrontalier. La Canada West Foundation affirme même que les niveaux de confiance relativement à nos systèmes d'infrastructures de transport se sont effondrés au cours de la dernière décennie.

Pourquoi y a-t-il eu un tel déclin de la confiance à l'égard de nos infrastructures?

[Traduction]

M. Robin Guy: Nous avons besoin de chaînes d'approvisionnement stables pour mettre les produits sur le marché. Lorsque nous regardons ce que fait la Canada West Foundation... et nous la soutenons pleinement. J'insiste sur le fait que, non seulement nous l'appuyons, mais que nous encourageons en plus les premiers ministres provinciaux... qui, l'été dernier, ont mentionné que le gouvernement fédéral devrait se pencher sur le plan canadien d'infrastructure de transport.

Nous devons être en mesure de transporter ces biens, tels que les minéraux critiques ou, comme l'a mentionné mon collègue, les produits agricoles de manière fiable jusqu'au port et au marché. Le problème que nous observons présentement est que les entreprises ne disposent pas nécessairement d'un climat ou d'une compréhension de la stratégie du gouvernement en ce qui concerne certains de ses programmes.

Le Fonds national des corridors commerciaux les a beaucoup soutenus et a permis de s'assurer que les programmes s'inscrivaient dans une vision. Cela aidera les entreprises à comprendre les parties importantes dans lesquelles elles peuvent investir car nous, en tant qu'entreprises, sommes également responsables d'une grande part de l'infrastructure.

[Français]

M. Richard Martel: Merci.

Par simple curiosité, j'aimerais vous demander laquelle de nos infrastructures liées au commerce transfrontalier a le plus besoin d'amélioration, d'après vous.

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Nous n'aurons malheureusement pas le temps d'entendre la réponse. J'en suis désolé, monsieur Martel. Je vous remercie de votre intervention.

Je donne maintenant la parole à Mme Fortier pour cinq minutes.

L'hon. Mona Fortier (Ottawa—Vanier, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Bonjour à tous et à toutes. Merci beaucoup de votre présence. J'ai bien apprécié vos déclarations.

Je tiens à féliciter la Chambre de commerce d'avoir souligné à quel point le cadre réglementaire ou la modernisation de la réglementation aidait à alléger le fardeau administratif. Incidemment, le projet de loi S-6 est toujours devant la Chambre. Avec un peu de chance, les députés vont comprendre que c'est le genre de choses que nous devrions encourager, car nous aidons les entreprises quand nous allégeons le fardeau administratif.

J'ai eu le privilège d'être présidente du Conseil du Trésor. C'était mon projet de loi. Je pense qu'il est très important d'insister sur les solutions qui sont déjà sur la table et de poursuivre sur cette voie. Je voulais seulement mentionner à mes collègues que, quand le temps sera venu, nous pourrions, je l'espère, soutenir les entreprises en appliquant tout cela et en votant en faveur du projet de loi S-6.

Actuellement, la deuxième modernisation de la réglementation apporte 45 amendements à 28 textes de loi. Cela pourrait vraiment aider bon nombre de nos entreprises à soutenir l'innovation et la croissance économique.

Ma prochaine question s'adresse à la Chambre de commerce du Canada.

Lorsque vous avez témoigné précédemment, nous avons discuté de l'Inflation Reduction Act de l'administration Biden et du fait qu'elle offre des possibilités tout en posant des problèmes aux entreprises canadiennes, particulièrement celles du secteur des technologies propres. Clairement, prétendre que les changements climatiques n'existent pas n'est plus une option viable pour les pays qui veulent rester compétitifs sur le plan financier au XXI^e siècle.

Pourriez-vous, s'il vous plaît, nous dire comment les crédits d'impôt qui ont été offerts aux sociétés canadiennes de technologie propre aident ces sociétés canadiennes à être compétitives? Comment pouvons-nous renforcer cela?

• (1630)

M. Matthew Holmes: Je vous remercie du compliment.

En ce qui concerne les crédits d'impôt à l'investissement du budget 2023, je ne dirais pas qu'ils sont utiles, pour l'instant. Je pense qu'il est encore trop tôt. Ce qu'ils font, c'est aider à retenir les investissements au Canada et à créer une certaine certitude pour le milieu des affaires.

Il s'agit ici de projets d'envergure. Quand on parle de projets de captage, d'utilisation et de stockage du carbone, il est question d'infrastructures majeures, qui nécessiteront des investissements faramineux du secteur privé. Ce que le milieu des affaires cherche, de la part du gouvernement, c'est de la conviction et de la certitude pour l'avenir, et il veut savoir qu'il y aura des investissements et des crédits d'impôt qui feront en sorte que le Canada soit un pays compétitif.

L'Inflation Reduction Act, aux États-Unis, a vraiment eu un effet de succion incroyable sur les investissements. Elle a attiré toutes sortes de projets sur le territoire américain, et le talent suit les projets, puis ce sont les recherches et les investissements. Tout cela crée un cycle qui pourrait avoir des conséquences désastreuses et à

long terme au Canada, pour notre secteur énergétique et pour notre transition vers la carboneutralité.

L'hon. Mona Fortier: D'accord. Merci beaucoup.

La question suivante s'adresse à tous les témoins.

[Français]

La plupart d'entre nous s'accordent à dire que le gouvernement a un rôle à jouer pour aider à fournir aux entreprises canadiennes les outils dont elles ont besoin pour se développer, exporter et s'intégrer dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. Or, comme vous le savez, tous les ordres de gouvernement offrent une large gamme de programmes en guise de soutien.

Selon vous, comment pouvons-nous nous assurer que les divers ordres de gouvernement travaillent tous de concert pour aider les exportateurs? Comment pouvons-nous rationaliser les services mis à la disposition de ces entreprises et des exportateurs?

Je vais commencer par M. Whelan. S'il répond brièvement, tous pourront avoir la chance de répondre.

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Il ne reste que 35 secondes.

L'hon. Mona Fortier: Autrement, vous pourrez soumettre vos idées ultérieurement. Nous vous en serions reconnaissants.

La parole est à vous, monsieur Whelan.

[Traduction]

M. Michael Whelan: Oui, je répondrai très rapidement.

En ce qui nous concerne, là où il y a un vide à combler, c'est au niveau des compétences, à l'échelle du pays et dans tous les secteurs. Une fois que les programmes et tout le reste sont en place, nous pouvons livrer des résultats. Nous pouvons offrir des formations pertinentes.

M. Robin Guy: Je dirais en un mot que c'est une question de leadership. Je pense que le leadership joue un rôle énorme.

Prenez la stratégie de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, par exemple. Cette stratégie a réuni les ordres de gouvernement, les collectivités, les gouvernements provinciaux et les populations autochtones et avait pour but de cerner les projets prioritaires dont nous avons besoin pour accroître nos exportations dans la région Indo-Pacifique. Je pense que c'était un programme réussi.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, monsieur Guy.

C'est maintenant à mon tour d'avoir la parole.

Ma question s'adresse aux représentants de la Chambre de commerce du Canada.

À la fin de l'année 2020, le Conseil sur la stratégie industrielle du Canada a présenté un rapport au gouvernement fédéral. Ce rapport recommandait l'adoption de politiques industrielles, ce qui était présenté comme un virage majeur. On allait même jusqu'à prôner l'adoption d'une approche inspirée des stratégies planifiées de puissances industrielles comme la Chine et l'Allemagne. On a déterminé que le secteur de l'aérospatiale, par exemple, était l'un des quatre secteurs manufacturiers prioritaires.

D'après vous, quels sont les défis prioritaires de ce secteur essentiel?

[Traduction]

M. Matthew Holmes: Est-ce que votre question concerne le secteur de l'aérospatiale spécifiquement? Je pense que nos collègues de Manufacturiers et Exportateurs du Canada auraient peut-être une opinion là-dessus, mais le plus important pour le secteur de l'aérospatiale présentement, je crois, c'est de nous assurer qu'il y a un écosystème robuste, en place, ici au Canada.

Ce sont des marchés très intégrés, des marchés mondiaux. Ils comptent sur les compétences et les talents essentiels ici, au Canada, et ils ont besoin des chaînes d'approvisionnement. Ils envoient des moteurs et des pièces de machinerie dans divers pays. Ils soutiennent des chaînes d'approvisionnement et des chaînes de valeur rigoureuses, d'envergure mondiale. Nos acteurs nationaux, ici, doivent pouvoir connaître clairement les règles d'engagement avec les gouvernements d'ici afin d'avoir une vraie chance de travailler avec notre gouvernement et de contribuer à l'approvisionnement. Ils ont aussi besoin de la libre circulation des biens et des talents, afin de pouvoir tirer parti des possibilités mondiales.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Monsieur Greer, vous disposez de 50 secondes.

[Traduction]

M. Ryan Greer: Oui. Très rapidement, je sais que nos collègues de l'Association des industries aérospatiales sont venus récemment sur la Colline, et qu'ils y reviendront pour discuter de la nécessité d'une stratégie nationale sur l'aérospatiale. Je pense qu'ils auront de solides recommandations à vous présenter, à vous et au Comité.

Je me ferai aussi l'écho de ce que M. Holmes a dit sur le fait que le gouvernement du Canada doit être clair dans ses décisions en matière d'approvisionnement et d'achat. C'est l'un des dossiers les plus difficiles à gérer pour n'importe quel gouvernement et pour l'industrie, mais je sais que, pour le secteur de l'aérospatiale en particulier, la priorité est de s'assurer que les produits, les composantes et les pièces fabriqués au Canada peuvent être vendus dans le respect des objectifs du gouvernement du Canada à l'égard de la sécurité nationale et du commerce, entre autres.

• (1635)

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Je vous remercie.

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

[Traduction]

M. Richard Cannings: Merci.

Je vais m'adresser d'abord à M. Whelan, cette fois-ci.

En ce qui concerne les chaînes d'approvisionnement, on dirait que, ces dernières décennies, les chaînes d'approvisionnement sont progressivement passées au modèle « juste-à-temps », et il semble maintenant qu'elles sont de plus en plus perturbées par les tempêtes, les feux, les problèmes ferroviaires et tout le reste. Quelqu'un ici, mais je ne me souviens plus qui, a dit à propos de ces perturbations — je crois que c'était à la Chambre —, que 60 % de ses membres croient que la situation ne va pas s'améliorer.

Je me demandais seulement si vos membres ont une idée de la façon dont ils vont s'adapter, surtout vu à quel point les chaînes

d'approvisionnement canadiennes et américaines sont intégrées. Comment tout cela fonctionne-t-il?

M. Michael Whelan: De notre point de vue, en ce qui a trait au modèle « juste-à-temps », ce modèle était bien adapté quand tout fonctionnait comme du papier à musique, mais je pense que vous avez très bien vu comment les choses peuvent dérailler quand il se produit quelque chose comme la pandémie de 2020. Pour les fournitures de soins de santé, qui avaient toujours été prévues pour seulement un certain temps — parce que c'est le genre de choses très prévisibles —, il fallait tout à coup réagir à une augmentation exorbitante de la demande.

C'est le genre de choses qui peuvent mettre des bâtons dans les roues de n'importe quelle chaîne d'approvisionnement et la détruire très rapidement. Quand tout se passe bien, le modèle juste-à-temps fonctionne, mais quand les choses ne se passent pas bien, nous nous rendons compte que nous avons besoin d'avoir accès à des sources supplémentaires et à plus de gens capables de traiter avec ces sources et avec les problèmes qui affecteront les chaînes d'approvisionnement.

M. Richard Cannings: Madame Campbell, voudriez-vous faire un commentaire?

Mme Kim Campbell: Oui, j'aimerais intervenir.

Je pense que nos membres ont certainement fait beaucoup de planification d'urgence, ces deux ou trois dernières années, et ils n'ont pas fini. Je pense qu'il y a encore beaucoup de possibilités pour le gouvernement et le secteur privé de collaborer pour atténuer les perturbations et pour dessiner la forme que cela pourrait prendre dans l'avenir.

Je pense que nous nous en sommes très bien tirés dans une situation très stressante à de nombreux égards, mais nous n'avons pas fait suffisamment d'exercices de simulation, depuis, afin de savoir parfaitement, si l'éventualité se présente, consulter quelles feuilles exactement et suivre quelles politiques. C'est encore une occasion que nous devrions saisir, avec les entreprises et le gouvernement.

Aussi, je peux vous dire tout de suite que, aux États-Unis, il y a, je pense, une occasion à saisir pour nous assurer que nous travaillons collectivement. Lorsqu'il y a eu des inondations en Colombie-Britannique, nous avons dû passer par les douanes américaines. Elles ont fait preuve d'une grande bienveillance, et elles ont réagi très rapidement pour faire les changements qui s'imposaient. Nous n'avons pas le même programme réciproque ici, au Canada, si les Américains se retrouvaient dans la même situation.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, monsieur Cannings. Votre temps de parole est malheureusement écoulé.

Je cède maintenant la parole à M. Baldinelli pour cinq minutes.

[Traduction]

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

Merci aux témoins de leur présence aujourd'hui.

Comme mes collègues précédents, j'ai lu attentivement le rapport du groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Il est indiqué que, « En 2020, le transport routier représentait 50 % du commerce de marchandises du Canada (importations et exportations combinées) ». Rien que dans ma circonscription, il y a quatre postes frontaliers internationaux, dont deux font partie des quatre principaux postes canadiens au chapitre du trafic commercial. Je pense que celui de Peace Bridge est le deuxième en importance, et que les marchandises qui circulent sur ce pont représentent à elles seules 40 milliards de dollars. L'étude actuelle tombe à point nommé, si je peux dire. Une partie de l'étude consiste à cerner les programmes, les outils et les mesures qui soutiennent la croissance.

Madame Campbell, l'étude nationale sur les transports aborde la question de la numérisation. Dans votre déclaration, vous avez parlé du programme de gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC, la Gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC, la GCRA. Je me demande parfois si les programmes gouvernementaux ne nuisent pas au lieu d'aider. Je pense que ce serait important que vous nous parliez de certaines des préoccupations des importateurs et exportateurs de votre organisation touchant la mise en œuvre de la GCRA et la date butoir de la mise en œuvre, et aussi des conséquences éventuelles pour nos chaînes d'approvisionnement et notre commerce.

• (1640)

Mme Kim Campbell: Merci beaucoup de la question. C'est certainement notre principale préoccupation, aujourd'hui, vu que le 13 mai approche à grands pas.

D'après ce que nous savons présentement — et j'ai transmis des statistiques à la greffière —, selon les données que l'ASFC a présentées au Comité en mai, il y a 200 000 importateurs inscrits. En date d'hier, on nous a dit qu'un peu moins de 50 000 importateurs étaient inscrits à ce jour et que l'on s'attend à ce qu'ils soient tous inscrits d'ici le 13 mai. Les importateurs qui ne sont pas inscrits ne pourront pas faire traverser leurs marchandises à la frontière.

D'abord, on se dit que ceux qui ne se sont pas inscrits ne seront pas autorisés à traverser la frontière, mais cela veut aussi dire que les camions devront faire demi-tour et que les marchandises devront être déchargées dans des entrepôts. C'est ce qui nous préoccupe le plus actuellement, cette date butoir obligatoire et les conséquences de l'obligation que tout le monde soit inscrit.

Une autre grande préoccupation générale, pour nous, tient au fait que la technologie n'a pas été testée. Cela fait six ans que ce projet est sur la table. On a dit de nombreuses fois que cette approche de choc est trop risquée, et pourtant, on s'est entêté et on a continué. Le 13 mai, nous devons non seulement satisfaire à toutes ces exigences, mais aussi utiliser une technologie qui n'a jamais fait ses preuves.

Une autre chose très préoccupante, dans toute cette histoire, c'est qu'il y a seulement très peu de personnes qui testent concrètement la chose. Sur les 200 000 importateurs, il n'y a que 47 entreprises qui testent le système, dans les faits. Lorsqu'il sera lancé, le 13 mai, nous allons tous voir cela pour la première fois.

M. Tony Baldinelli: Ouf, c'est vraiment préoccupant.

Vu les antécédents du gouvernement et la réussite de programmes comme le système de paie Phénix, on aurait espéré qu'il essaierait peut-être d'utiliser un autre système en parallèle, disons un mois ou deux, juste pour s'assurer que tout fonctionne. Puis, on

pourrait abandonner l'autre système et passer au nouveau, mais on dirait qu'il n'a pas procédé ainsi. Il agit ainsi à ses risques et péril.

Le gouvernement a-t-il communiqué des résultats de test à votre organisation?

Mme Kim Campbell: Oui, tout à fait. Nous avons justement reçu une mise à jour, hier. Les nombres changent sans cesse. D'après ce qu'on nous a dit hier, il y a 25 entités. Il estime que cela représente 90 % des exportateurs qui utiliseront l'interface logicielle. Chacun d'entre eux devra être recertifié pour ce nouveau programme. En date d'hier, il n'y en avait qu'un seul de certifié.

M. Tony Baldinelli: Si j'ai bien compris, il y a, en lien avec ce programme, une préoccupation parmi les petits opérateurs, qui croient qu'ils devront obtenir eux-mêmes leurs cautionnements. Il y a une certaine confusion à savoir s'ils pourront même obtenir des cautionnements au lieu de s'en remettre comme d'habitude à l'industrie du courtage pour ce genre de choses. Entendez-vous vous aussi le même genre de préoccupation?

Mme Kim Campbell: C'est une préoccupation majeure, et elle est tout à fait légitime.

Actuellement, en date d'aujourd'hui, on utilise la plupart du temps des cautions en douanes. Cela touche probablement 300 entreprises en tout. Et maintenant, on oblige 200 000 importateurs à obtenir eux-mêmes leurs cautionnements. Encore une fois, il faut qu'un jour, le 13 mai, comme par magie, tout soit en place. Pour être juste, ils nous ont accordé un délai de grâce, mais nous avons récemment appris que ce délai sera seulement offert à ceux qui se sont inscrits sur le portail. Il y a encore 150 000 importateurs qui ne l'ont pas fait.

Le plus important, dans cette histoire, à mon avis, c'est que présentement, les petites et moyennes entreprises peuvent souscrire un cautionnement de 5 000 \$. C'est ce qui est en vigueur aujourd'hui. Pour une raison ou une autre que personne ne connaît vraiment, le montant minimum est maintenant passé à 25 000 \$. Bien des gens sont incapables de souscrire ce genre de cautionnement, comme vous l'avez souligné, parce que les entreprises de cautionnement vont dire que ces entreprises font partie d'une catégorie trop risquée et refuseront de le leur accorder.

Pour une raison ou une autre, il y a cette augmentation énorme de 20 000 \$. Les douanes diront: « Ils pourront verser un cautionnement en argent comptant », mais les importateurs qui ne peuvent pas souscrire un cautionnement devront acquitter le montant total. Ce n'est pas faisable non plus.

M. Tony Baldinelli: Ma question s'adresse à la Chambre du commerce du Canada: c'est aussi une préoccupation pour vos membres, n'est-ce pas? Par rapport au personnel de l'ASFC, d'après votre expérience...

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Nous n'avons plus de temps, monsieur Baldinelli. Je suis désolé.

Je cède maintenant la parole à M. Sidhu pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être avec nous, ici, aujourd'hui.

Comme vous le savez tous et toutes, je suis à Brampton. C'est un carrefour de chaînes d'approvisionnement, au Canada, et on y trouve de nombreuses industries. Le commerce a une incidence sur un très grand nombre de mes électeurs, sur les gens de Brampton. Le commerce touche directement ou indirectement un emploi sur cinq, que ce soit à Brampton ou dans le reste du Canada.

Notre gouvernement fait des investissements cruciaux, par exemple l'Accord global et progressif de partenariat transpacifique, l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, que nous avons signé, et nous avons aussi signé le nouvel Accord Canada-États-Unis-Mexique et il y a beaucoup d'autres initiatives. En ce qui a trait aux investissements dans l'infrastructure, il y a le pont Gordie-Howe, qui est comme nous le savons tous un corridor très important. Les échanges commerciaux avec les États-Unis ont atteint un sommet, à 1,3 milliard de dollars présentement, je crois, ce qui est un record. Nous allons continuer d'investir dans les infrastructures. En Colombie-Britannique, nous avons approuvé l'agrandissement du port de Delta. Cela va aider à accroître le commerce d'environ 60 % juste à ce port. Notre gouvernement continue de prioriser ces enjeux très importants, surtout dans ma circonscription, mais aussi dans le reste du Canada.

Je tiens vraiment à faire le lien avec des voyages récents que j'ai faits à Calgary, à Kelowna et à Montréal, où j'ai rencontré des représentants de l'aéroport régional, de la municipalité et de la Chambre de commerce et aussi des entrepreneurs.

J'aimerais savoir, puisque vous représentez des membres d'un bout à l'autre du pays, si vous avez noté des tendances ou des défis dans une région ou une autre du pays, mais pas dans d'autres?

Peut-être que M. Holmes pourrait répondre en premier.

• (1645)

M. Matthew Holmes: À dire vrai, ce serait peut-être plus approprié que mon collègue réponde à cette question, parce que c'est sa spécialité.

Merci.

M. Robin Guy: Oui. Du point de vue de l'Ouest canadien, je pense que les enjeux dont nous entendons le plus parler concernent le transport, c'est-à-dire tout simplement la capacité d'acheminer la marchandise au marché de façon fiable. Du côté des ressources naturelles, encore une fois, ce n'est pas tout d'atteindre les ressources; dans les faits, il faut aussi obtenir un permis pour commencer à extraire les minéraux critiques et aussi faire en sorte que les composantes de la chaîne de valeur soient en place, si nous voulons ne pas seulement exporter nos minéraux critiques, mais plutôt les utiliser pour construire ici.

L'agriculture: pour ce qui est de l'agriculture, je pense que, du point de vue de l'Ouest canadien, c'est une composante de taille, qui offre un très gros potentiel pour dynamiser l'économie, surtout si on pense à des choses comme la chaîne de valeur et la fabrication de pièces ici au Canada.

M. Maninder Sidhu: Merci.

Allez-y, madame Campbell.

Mme Kim Campbell: Je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce qui vient d'être dit, sauf que l'avalanche de réglementations et les perturbations possibles à la frontière qui s'annoncent continuent d'être un défi pour nous.

M. Maninder Sidhu: Vous avez parlé d'un délai de grâce pour les importateurs. Je ne sais pas si cela veut dire que, si vous êtes inscrit d'ici mars, cela vous donne six mois et vous n'avez pas besoin d'obtenir un cautionnement et pouvez toujours continuer avec le cautionnement du courtier en douane.

Mme Kim Campbell: C'est une excellente question.

Le 13 mai, c'est la date butoir, ce qui veut dire que cela va s'appliquer à tout le monde le 13 mai. La seule exception, c'est que les importateurs ne seront pas nécessairement obligés d'avoir réglé les détails de la garantie financière avant six mois, s'ils s'étaient inscrits sur le portail.

M. Maninder Sidhu: Quelle est la date?

Mme Kim Campbell: Le 13 mai.

M. Maninder Sidhu: Donc, s'ils s'inscrivent avant le 13 mai, ils disposeront d'un délai de grâce de six mois où ils n'auront pas besoin d'une garantie financière et pourront continuer de travailler avec leur courtier en douane.

Mme Kim Campbell: Exact.

M. Maninder Sidhu: Donc, vous avez une marge de manœuvre de six mois supplémentaires.

Mme Kim Campbell: Exact, pour ceux qui se sont inscrits. Dans le cas contraire, vous devez présenter un formulaire papier et payer les droits et les taxes à la frontière.

M. Maninder Sidhu: Oui, l'inscription comprend quelques étapes, mais je pense que nous devrions encourager les importateurs à s'inscrire.

Mme Kim Campbell: C'est tout à fait ce que nous faisons. Cela fait aussi partie de notre parcours. J'ai transmis des statistiques à la greffière.

Selon ce que nous voyons, il y a seulement 2 000 inscriptions par mois, alors il y a clairement un problème. Quant à savoir pourquoi, je pense qu'il y a deux raisons: premièrement, l'inscription est compliquée. Deuxièmement, il y a un manque de communication de la part de l'ASFC.

Je vous encourage, votre équipe et vous, à consulter son site Web. Présentement, vous n'auriez aucune idée de ce qui se passe.

M. Maninder Sidhu: Merci. Des membres ont parlé de sensibilisation. Je pense que nous devons continuer de travailler avec nos partenaires de l'industrie pour faire plus de sensibilisation à propos du nouveau système.

Quand j'étais à Washington pour le Sommet des dirigeants du Partenariat des Amériques pour la prospérité économique, nous avons discuté des chaînes d'approvisionnement et de la réglementation des douanes. Bien des gens se demandaient, à propos du Canada « comment faites-vous pour que tout cela fonctionne si bien? » C'est parce qu'il y a en Amérique du Sud des pays qui ne peuvent pas faire du commerce entre eux, comme nous le faisons avec nos voisins. Les gens regardent ce que fait le Canada et regardent notre réglementation et certaines de nos techniques, même s'il y a toujours place à l'amélioration. Nous le savons tous.

Monsieur Greer, aimeriez-vous nous parler de certaines des difficultés régionales que vous voyez à l'échelle du pays?

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Veuillez répondre en 50 secondes, s'il vous plaît.

[Traduction]

M. Ryan Greer: Bien sûr. Juste pour réitérer ce que M. Guy disait, nous entendons beaucoup de commentaires sur la transformation agroalimentaire et sur l'énergie. Il y a certaines préoccupations à l'égard du réseau et de l'électricité. Il y a des préoccupations dans l'Ouest en ce qui concerne les intrants des fabricants.

Une chose qui m'a surpris, à vrai dire, ce sont les points communs dans les changements, même s'il s'agit d'industries différentes et même si les défis ne sont pas les mêmes dans les diverses régions géographiques. Certains thèmes de la discussion d'aujourd'hui concernaient les approbations réglementaires, la rapidité, les réformes et l'infrastructure de transport. Il n'y a nulle part au pays où on n'entend pas de préoccupations à l'égard de l'exportation, de l'infrastructure favorable au commerce et de la nécessité d'investissements stratégiques durables.

M. Maninder Sidhu: Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, monsieur Sidhu.

Nous entamons maintenant le troisième tour de questions.

Monsieur Van Popta, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Tako Van Popta (Langley—Aldergrove, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici avec nous.

J'ai une question pour la Chambre de commerce. À dire vrai, c'est une question complémentaire à celle de M. Cannings sur le contrôle des stocks selon le modèle « juste-à-temps ».

Ma circonscription se trouve dans le Lower Mainland, à Langley, et il y a un poste frontalier à Aldergrove, entre Aldergrove et Lynden, dans l'Etat de Washington. Il y a beaucoup d'industries légères, dans ma circonscription, et je parle à beaucoup de gens de ce secteur. Ils ont un problème, parce que les perturbations des chaînes d'approvisionnement ont un impact sur la gestion de leurs stocks, et la gestion des stocks « juste-à-temps » est un défi, pour eux.

Les conséquences pour ces gens prennent trois formes: une plus grande partie du fonds de roulement est consacrée aux stocks; une plus grande partie du fonds de roulement est consacrée à l'entreposage — et l'entreposage coûte très cher dans le Lower Mainland; et aussi, vu les taux d'intérêt élevés, une plus grande partie des profits sert à financer tout ce fonds de roulement plus important.

La question que je pose à la Chambre est la suivante: entendez-vous ce son de cloche, chez vos membres, et quels conseils donneriez-vous aux petits et moyens exploitants?

• (1650)

M. Matthew Holmes: Oui, nous entendons ce son de cloche.

Je pense qu'il y a un lien à faire avec les statistiques que nous avons transmises et celles que nous avons vues dans l'Enquête sur les perspectives du monde des affaires. L'inflation est une préoccupation constante. Ensuite, il y a le coût de la gestion de la dette que doivent assumer bon nombre de ces entreprises, surtout les petites et moyennes, mais il y a en plus une méfiance tenace à l'égard de la chaîne d'approvisionnement elle-même; tout cela, c'est une longue séquelle de la pandémie et des perturbations que cette période a

provoquées. C'est quelque chose que les entrepreneurs n'ont pas oublié.

On parle de l'importance de créer avec rigueur plus d'écosystèmes dans le secteur manufacturier du Canada et de créer des chaînes d'approvisionnement nationales davantage intégrées, mais ces deux choses sont essentielles. Les deux offrent beaucoup d'avantages et ont des répercussions positives sur notre économie, mais, étant donné notre cadre actuel, nous serons toujours dépendants des composantes, des pièces et même parfois des talents que nous devons importer pour qu'ils travaillent avec nos fabricants et fournisseurs canadiens.

Les deux choses sont essentielles. Nous avons besoin de frontières qui respectent des contrôles rigoureux, mais qui sont souples au chapitre de l'application de la réglementation au milieu des affaires ici, au Canada.

M. Tako Van Popta: Une question que j'entends de la part des petits exploitants, par rapport aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement, consiste à savoir si nous devrions investir à long terme pour avoir plus d'entrepôts. Beaucoup d'entre eux ont appris à gérer leurs stocks de manière très efficiente.

Très tôt, durant la pandémie, quand nous avons vu les premiers signes d'inflation, le gouvernement nous disait que les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement étaient des problèmes à court terme, causés par la pandémie. Aujourd'hui, le gouvernement nous dit que, non, peut-être qu'il y a des causes plus profondes.

Les petits exploitants ne peuvent pas le savoir, et ils reçoivent des signaux contradictoires du gouvernement. Quels conseils avez-vous à leur donner?

M. Matthew Holmes: Il y a deux ou trois choses. Premièrement, il y a toutes sortes de façons d'aborder le problème. L'automatisation présente certains avantages, et l'intelligence artificielle offrira dans l'avenir certaines options pour accroître la productivité, l'automatisation et les avantages, que de nombreuses entreprises de diverses tailles pourraient mettre en œuvre pour en tirer parti rapidement. La Chambre de commerce étudie toujours la question. Nous croyons fermement qu'il y a un énorme potentiel à saisir, au moment même où nous observons un déclin de la productivité au Canada. Je pense qu'il y a des façons de faire. En ce qui concerne l'entreposage, des améliorations sont clairement nécessaires.

Je comprends ce que vous dites, par rapport aux coûts des terrains et au fait que les entreprises subissent la pression des prix. Ceux-ci ne peuvent qu'augmenter, dans de nombreux cas.

Je pense que ce que nous voyons toujours, c'est que la réglementation est l'un des principaux outils du gouvernement, mais il est rare de voir un gouvernement retirer ou abroger la réglementation ou aborder une question d'un point de vue économique. Ce que nos membres, dans différents secteurs, demandent constamment, c'est que, lorsqu'on introduit une nouvelle réglementation, on examine les impacts, dans une perspective économique, sur les entreprises de toutes les tailles, de tout le pays, de divers secteurs, en cherchant aussi à savoir s'il y aura un effet positif ou négatif net sur l'économie canadienne.

Nous croyons que cela changerait profondément les choses.

M. Robin Guy: C'est simple: Nous ne pouvons pas prendre 10 ans pour construire des projets au pays.

Il faut régler le problème de la réglementation afin de pouvoir construire les infrastructures dont nous avons besoin, rapidement, pour... Présentement, nous sommes en train d'examiner les problèmes à court terme, qui ont déjà des conséquences. Nous sommes très en retard, et ce n'est pas acceptable. Nous devons fixer un horizon de 20 à 30 ans pour nous assurer que, le moment venu, nous aurons l'infrastructure qui nous permettra d'acheminer les minéraux vers les marchés et d'acheminer les marchandises vers les marchés de façon fiable.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, monsieur Guy et monsieur Van Popta.

Monsieur Miao, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Wilson Miao (Richmond-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'être ici aujourd'hui.

Je m'adresse à la Chambre de commerce: dans votre déclaration, vous avez mentionné le Fonds national des corridors commerciaux. Ma circonscription de Richmond Centre est vraiment la première destination pour les voyageurs aériens et pour les marchandises qui arrivent du Pacifique. Beaucoup de transitaires jouent un rôle critique dans ce système des chaînes d'approvisionnement.

J'aimerais savoir quelle serait l'incidence d'un investissement, comme celui d'environ 74,3 millions de dollars, récemment annoncé par notre ministre des Transports pour intégrer et agrandir l'Aéroport international de Vancouver, sur les entreprises et sur les membres de votre organisation de tout le Canada.

• (1655)

M. Robin Guy: Énorme, pour répondre simplement.

On a grandement besoin des projets annoncés par le gouvernement. Nous avons un déficit d'infrastructures au pays. C'est une très bonne chose que le secteur privé et le gouvernement injectent davantage d'argent dans les infrastructures. Je pense que le fait de définir une vision afin de comprendre comment cela fonctionne, en plus des autres annonces sur lesquelles travaille le gouvernement présentement, nous permettra de maximiser encore plus cet argent. C'est un signal que l'on envoie au secteur privé pour qu'il sache ce dont le gouvernement et le secteur privé ont besoin pour réaliser leur vision.

M. Wilson Miao: Merci. Je suis tout à fait d'accord avec la façon dont vous voulez planifier l'avenir du Canada et en particulier de la croissance économique. À mon avis, les produits fabriqués au Canada ont tout pour faire de notre pays un joueur international.

Madame Campbell, vous avez parlé entre autres de la GCRA, le nouveau système de gestion que nous mettrons en œuvre en mai. Selon vous, cette approche du gouvernement vise-t-elle à moderniser le système actuel? Nous parlons beaucoup de modernisation, dans différents domaines. C'est toujours mieux quand la technologie de dernière génération nous permet réellement d'examiner l'approche du gouvernement et quand elle rend le système encore plus convivial pour les exportateurs et les importateurs.

Mme Kim Campbell: C'est une excellente question. Merci beaucoup.

Je suis tout à fait d'accord avec vous; il s'agissait d'une tentative de modernisation du système, mais je pense que cela concerne aussi un peu la question de l'infrastructure. Il faut un conseil ou un organisme qui chapeautera tout cela pour nous assurer que nous respectons vraiment le mandat. C'est un bon exemple de cas où nous pensions que nous modernisons, mais où il n'y avait aucune supervision. Cela fait des années que nous dépassons le budget. Le système fait-il ce qu'il était censé faire? Il s'agit aussi d'une tierce partie. Nous avons fait faire le travail à l'externe. Je pense que nous devrions réellement étudier la question et peut-être conserver nos actifs au sein de notre propre gouvernement.

C'est un bon point. C'est réellement une tentative de modernisation. C'est une question d'exécution et de savoir si le système respecte vraiment ou respectera le mandat.

M. Wilson Miao: À mon avis, au début, on peut s'attendre à des problèmes. Il faut seulement trouver une façon d'améliorer le système au fur et à mesure. Il faut aussi faire participer les entreprises d'un bout à l'autre du Canada afin de recueillir leurs commentaires et trouver une façon de réellement maximiser le potentiel du système de gestion qui sera mis en œuvre.

J'ai cru comprendre qu'il y a déjà eu des consultations. Nous sommes maintenant rendus à l'étape de la mise en œuvre. Pensez-vous que, dans certains domaines, le gouvernement pourrait trouver de meilleures solutions aux préoccupations que vos membres et vous pourriez avoir?

Mme Kim Campbell: Oui. C'est un bon point. En fait, il y a déjà eu deux phases de mise en œuvre. L'une d'elles concernait les importateurs, l'autre non. Nous avons vu un peu en quoi cela consistait.

Nous en avons parlé plus tôt, et je crois que la question, ou la leçon à méditer, c'est: pourquoi avons-nous choisi une approche de choc? Pourquoi n'avons-nous pas choisi une approche plus souple? C'est vraiment une occasion perdue. La plupart des gens ici ont déjà mis en œuvre des systèmes, soit au gouvernement, soit dans le secteur privé. Habituellement, il y a une phase de conception, puis une phase d'essais. Vous en tirez des leçons et vous peaufinez le tout. Ensuite, c'est la mise en œuvre. Puis, vous améliorez votre processus. Ce n'est pas ce qui s'est passé, ici. C'est ce qui s'est passé au cours de précédents projets, donc, je crois que c'est une leçon que l'on a déjà entendue dans ce contexte.

J'espère que, lorsque nous irons de l'avant et que nous aurons stabilisé le système, nous appliquerons ces processus itératifs. Nous sommes seulement très préoccupés par ce que cela coûtera, à ce moment-là, puisque le choc se produira le 13 mai.

M. Wilson Miao: Excellent. Merci de votre réponse.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Monsieur Miao, je vous remercie. Votre temps de parole est écoulé.

C'est maintenant à mon tour de prendre la parole et j'aimerais revenir aux témoins de la Chambre de commerce du Canada.

Lors de votre comparution à ce comité, il y a peu, concernant la grève au port de Vancouver, vous avez un peu abordé le sujet de la nécessité d'une mesure gouvernementale pour la prévention et la résolution rapide des grèves en réponse à une question de M. Miao, notamment.

Pouvez-vous y revenir et nous expliquer à quel point les installations, les infrastructures et les établissements portuaires sont importants dans les chaînes d'approvisionnement et peuvent être des pôles extrêmement dynamiques?

• (1700)

[Traduction]

M. Robin Guy: Les entreprises ont besoin de chaînes d'approvisionnement stables et fiables.

Il est important de réaliser que... Revenons en arrière; on se rappelle que le port de la côte Ouest a déclenché une grève qui a eu un impact important sur nos chaînes d'approvisionnement. Plus récemment, il y a eu le port de Montréal. Cela a créé un climat encore plus instable et incertain pour les entreprises. C'est aussi une possibilité pour les deux chemins de fer nationaux. Encore une fois, si l'un de ces services devait déclencher une grève, les conséquences économiques seraient énormes.

Rappelez-vous que, lorsqu'il y a une grève ou des choses comme cela, il y a un ralentissement de la production. Par exemple, dans le secteur forestier ou minier, l'entreprise de potasse Canpotex, une entreprise de pointe, a annoncé qu'elle retirait toutes les offres de nouvelles ventes. Essentiellement, elle allait couper 70 % de ses exportations.

Ce genre de situation n'affecte pas seulement les ports. Cela a aussi une incidence sur les travailleurs, l'économie et tout le Canada.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Vous confirmez donc que les ports seraient actuellement sous-utilisés comme pôles d'un extrême dynamisme par rapport aux chaînes d'approvisionnement.

[Traduction]

M. Robin Guy: Je crois qu'il est important de réaliser que nos ports jouent un très grand rôle dans nos exportations, mais c'est aussi le cas de nos aéroports et de nos ponts vers les États-Unis.

Je comprends peut-être mal la question, mais nous devons pouvoir faire parvenir nos biens sur le marché et nous assurer que, dans l'avenir, nous pourrions continuer à faire parvenir nos biens sur le marché.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci.

Je donne maintenant la parole à M. Cannings.

Vous disposez de deux minutes et demie.

[Traduction]

M. Richard Cannings: Merci.

Je vais maintenant poser à M. Greer la question que j'ai posée la dernière fois au sujet de la méthode juste-à-temps appliquée aux chaînes d'approvisionnement. J'ai lu que certaines entreprises modifiaient cette stratégie pour avoir un peu plus de souplesse, pour savoir quelles pièces elles reçoivent, quelles pièces elles doivent stocker ou avoir sous la main et lesquelles sont habituellement fiables.

Pouvez-vous nous dire ce que vos membres vous disent à cet égard?

M. Ryan Greer: Merci.

Je pense que l'on nous dit la même chose qu'à vous, soit que les chaînes d'approvisionnement sont très élastiques. Je n'ai pas entendu dire que nos membres conservent des stocks aussi importants que durant la pandémie ou juste après. Ils ne sont pas non plus revenus à ce que c'était avant la pandémie, quand on appliquait la méthode juste-à-temps.

Honnêtement, ce que la plupart d'entre eux nous disent, surtout, est lié à ce dont nous parlons aujourd'hui. Si nous pouvons leur assurer que nous investissons dans les infrastructures de commerce et de transport nécessaires pour leur donner davantage de prévisibilité et de certitude, ils pourront fonder leurs décisions commerciales sur cela.

Nos membres aimeraient aussi beaucoup savoir quelles nouvelles technologies numériques ils pourraient utiliser pour mieux gérer ces processus d'inventaire, y compris en lien avec l'intelligence artificielle, pour optimiser la planification des itinéraires pour leurs marchandises, le volume des expéditions, l'entretien préventif et le contrôle de la sécurité.

On peut améliorer la productivité et la résilience, mais il faudra investir beaucoup, et beaucoup d'argent, ce qui veut dire que les conditions d'investissement doivent être favorables aux entreprises.

M. Richard Cannings: Je présume donc que les petites et les grandes entreprises ne voient pas la chose de la même façon.

Après tout, tout cela a commencé quand Toyota a modifié sa stratégie, mais une entreprise familiale n'aurait pas accès à ces ressources.

M. Ryan Greer: C'est tout à fait juste. Les enjeux sont différents. La capacité de réaction est différente.

C'est pour cela que les électeurs parlent de trouver de l'espace d'entreposage supplémentaire. Ils doivent trouver des solutions dans un climat d'incertitude. Ils ont moins d'options que certaines des grosses multinationales ou que les investisseurs directs étrangers, ce qui veut dire que les coûts sont plus élevés pour eux et que cela a une plus grosse incidence sur leur entreprise. Cela diminue la concurrence et crée de vrais enjeux pour eux, pour leur rentabilité; c'est pour cette raison qu'ils souhaitent profiter des programmes gouvernementaux, des crédits d'impôt et des autres mesures qui peuvent les aider à adopter certaines de ces technologies et à mettre en œuvre certains de ces processus, dans la mesure du possible.

Au chapitre de la concurrence, c'est un désavantage qui leur coûte beaucoup, à eux, à leurs employés et à leur famille.

• (1705)

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci.

Je cède maintenant la parole à M. McLean pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Greg McLean (Calgary-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

Bienvenue, chers collègues et bienvenue aux invités. Merci beaucoup.

J'aimerais commencer par ce que nous examinons ici. Je vais commencer par vous, monsieur Whelan, parce que j'ai pris connaissance du rapport sur la chaîne d'approvisionnement.

Dans ce rapport, on soulève un certain nombre de questions qu'il faudra étudier. L'une d'elles, bien entendu, concerne le fait que le volume de fret a diminué dans tous les modes de transport — ferroviaire, maritime et routier —, mais augmenté dans le mode aérien entre 2009 et 2022. Ce qui veut dire que le transport aérien est utilisé davantage, mais que toutes nos infrastructures traditionnelles le sont moins.

Comprenez-vous pourquoi?

M. Michael Whelan: Honnêtement, non.

Lorsque l'on tient compte du facteur temps, on a peut-être une partie de la réponse.

En ce qui concerne le contenu du rapport, je vais renvoyer la question à M. Montanti, s'il est encore ici.

M. Martin Montanti: Oui, et c'est une excellente question.

M. Greg McLean: Il ne me reste que peu de temps.

M. Martin Montanti: C'est une excellente question et je vais y répondre rapidement.

Ce qui s'est passé, c'est que beaucoup d'entreprises ont adopté une approche plus horizontale et ont fait faire beaucoup de choses à l'externe. Cela a changé la dynamique; les produits arrivent en pièces détachées plutôt qu'en un seul morceau, donc cela...

M. Greg McLean: D'accord. Je vais passer à autre chose. Merci.

Regardons un peu du côté de la métallurgie et — nous en avons déjà parlé au Comité — des minéraux critiques. Le gouvernement a une stratégie sur les minéraux critiques. Je pense qu'elle est incomplète. Quoi qu'il en soit, vous avez parlé de la façon dont nous expédions nos minéraux critiques.

Parlons du lithium. Actuellement, le lithium provient d'une seule mine, au Canada, qui est située au Manitoba. Actuellement, comment fait-il pour se rendre au véritable acheteur, une entreprise chinoise? Pouvez-vous nous expliquer comment le lithium se rend de la mine du Manitoba jusqu'en Chine?

M. Matthew Holmes: Si je comprends bien, c'est largement... Il y a la mine et aussi la raffinerie, parce qu'un processus chimique est habituellement utilisé...

M. Greg McLean: Je pense que la raffinerie n'a pas encore ouvert ses portes. Je pense qu'il y a seulement une mine.

M. Matthew Holmes: ... puis c'est envoyé par train vers la côte Ouest.

M. Greg McLean: Vers un port? Merci.

Bien entendu, la stratégie est d'utiliser tout cela à l'interne au Canada, conformément à la stratégie du gouvernement, qui prévoit établir une chaîne d'approvisionnement pour les véhicules électriques. Il a dépensé 135 milliards de dollars; or, présentement, il n'a pas accès à l'élément essentiel. Est-ce que c'est bien cela?

M. Matthew Holmes: Je dirais que, pour avoir le produit fini, l'écosystème du Canada n'est pas encore complet.

M. Greg McLean: D'accord.

Je vais revenir à vous, monsieur Whelan.

Dans ce rapport, on parle beaucoup de la collaboration entre le secteur privé et le secteur public.

À une certaine époque, le secteur privé se concentrait sur les débouchés, et le secteur public facilitait l'investissement, mais celui-ci devait en toute transparence entraîner des résultats pour les secteurs et pour l'économie. Il semble que le gouvernement actuel se soit arrogé cette relation et qu'il sélectionne maintenant les gagnants et les perdants et qu'il essaie de décider de ce qui se passe. L'industrie ne fait rien.

En fait, au cours du premier trimestre de 2023, le Canada aurait perdu 212 milliards de dollars en investissements en raison du manque de transparence quant aux résultats. Aucune somme d'argent n'est consacrée à l'infrastructure, au Canada, parce qu'aucune occasion ne s'offre tant que le gouvernement ne le décide pas.

Allons-nous laisser nos infrastructures se dégrader, au Canada, jusqu'à ce que le gouvernement cesse de nous mettre des bâtons dans les roues et permette au secteur de prendre les décisions au sujet de nos exportations et de nos activités économiques au Canada?

M. Michael Whelan: Encore une fois, de notre point de vue, nous devons faire affaire avec des personnes qui doivent composer avec la chaîne d'approvisionnement. Cela dit, je ne suis pas certain, pour être franc avec vous, où le...

M. Greg McLean: Merci.

J'ai une dernière question, et je vais laisser n'importe quel témoin y répondre.

La Loi sur l'évaluation d'impact a été jugée invalide par la Cour fédérale du Canada. Par conséquent, cela crée encore davantage d'incertitude pour les entreprises canadiennes qui veulent investir dans des projets. Est-ce que cela va continuer ainsi, et de combien d'argent disposerons-nous dans les faits pour améliorer nos infrastructures, si le gouvernement continue de créer de l'incertitude?

Quelqu'un peut-il me donner son avis?

• (1710)

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Il vous reste 10 secondes. Faites donc une bonne synthèse.

[Traduction]

M. Robin Guy: Je vais simplement dire que l'incertitude est un véritable poison pour l'investissement dans notre pays.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Je vous remercie. Votre réponse était très concise.

Monsieur Sidhu, vous avez maintenant la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Maninder Sidhu: Merci, monsieur le président.

Comme bon nombre de nos témoins le savent peut-être, la ministre Ng et le ministre Champagne, en tant qu'Équipe Canada, reprennent la discussion avec les États-Unis, de concert avec nos ambassadeurs. Nous savons tous que la chaîne d'approvisionnement entre les États-Unis et le Canada est l'une des chaînes d'approvisionnement les plus intégrées au monde.

J'aimerais savoir ce que certains d'entre vous recommanderaient pour aider à améliorer la résilience des chaînes d'approvisionnement nord-américaines.

M. Matthew Holmes: Je vais commencer et me lancer. Je suis certain que tout le monde est prêt à se prononcer sur le sujet.

Je crois qu'il est très important de prendre très au sérieux les élections à venir et la possibilité d'un renouvellement de l'ACEUM. Je crois qu'il est très important que le premier ministre ait fait cette annonce.

Ce que je dirais, par contre, c'est que si c'est vraiment Équipe Canada, nous devons avoir un alignement complet. Il faut que tout le monde s'engage, comme nous l'avons déjà fait en tant que pays dans des situations semblables, peu importe le gouvernement. À mon avis, nous devons nommer des dirigeants et des champions de plusieurs partis pour représenter les intérêts du Canada, des gens capables de discuter avec les gouverneurs de différents États. Nous devons mobiliser les gens du milieu des affaires pour qu'ils se rendent aux États-Unis, discutent avec les responsables de leurs chaînes d'approvisionnement et s'assurent que le dialogue et la relation commerciale sont d'actualité et très transparents pour toutes les parties concernées.

La Chambre de commerce du Canada a annoncé aujourd'hui certains des programmes que nous mettrons en place cette année. Nous ferons un minimum de quatre voyages aux États-Unis avec les membres de grandes industries et de secteurs clés pour nous assurer de parler directement avec les décideurs et que les entreprises puissent également discuter les unes avec les autres.

C'est notre contribution. Nous espérons et sommes convaincus que d'autres entreprises et secteurs ainsi que l'ensemble du gouvernement participeront.

M. Maninder Sidhu: Je manque de temps, mais j'aimerais laisser ce qu'il me reste de temps à mon collègue.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Monsieur Sheehan, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.): Merci beaucoup.

Merci beaucoup de vos exposés.

Nous avons parlé d'un grand nombre de chaînes d'approvisionnement actuellement en place. J'aimerais poser une question à propos de la chaîne d'approvisionnement et du secteur automobile. Je suis un député ontarien, du Nord de l'Ontario. Je viens d'une ville sidérurgique. Tout le virage écologique de l'industrie automobile, mené par de nombreuses personnes... À l'heure actuelle, il y en a un qui se prépare chez Honda, lequel, nous l'espérons, se fera quelque part au Canada.

C'est par votre entremise, monsieur le président, que je m'adresse à nos témoins. Ce pourrait être les membres de Chaîne d'approvisionnement Canada ou n'importe qui d'autre qui voudrait...

Avez-vous des observations à faire sur les raisons pour lesquelles nous avons réussi et sur ce que nous devrions continuer à faire pour conclure des ententes, au Canada, pour l'importante chaîne d'approvisionnement du secteur automobile de Sault Ste. Marie et de l'industrie sidérurgique dont le Canada est un acteur?

Merci.

M. Ryan Greer: Je répondrai avec plaisir à la question.

Nous avons trouvé très encourageantes les annonces faites par Volkswagen, Stellantis et Northvolt, et, bien entendu, les rumeurs concernant Honda, comme vous l'avez mentionné. C'est vraiment l'occasion — compte tenu surtout de certains des investissements faits au sud de la frontière — pour le gouvernement du Canada de faire preuve d'audace et de collaborer avec ses partenaires provinciaux et municipaux pour faire en sorte que ces possibilités se présentent au Canada. Il s'agit de décisions d'investissements qui toucheront des régions, notre économie ou nos chaînes d'approvisionnement non pas durant des années, mais durant des décennies; le moment est donc venu de faire preuve d'audace.

Pour poursuivre les projets et nous assurer de leur réussite, j'ai deux ou trois choses à dire. Tout d'abord, il ne s'agit pas simplement de faire des investissements. Tous les facteurs propices à la réussite du projet sont nécessaires. Il faut assurer la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et l'efficacité de l'infrastructure de transport qui soutient la bonne marche de la chaîne d'approvisionnement. Toutes ces choses importent, ainsi que le cadre réglementaire.

Beaucoup de décisions d'investissements prises par le secteur privé ne sont pas spécifiquement liées aux investissements du gouvernement du Canada ou des provinces. Ces décisions sont fondées sur des certitudes et des questions réglementaires.

Il faut vraiment avoir une vision d'ensemble. Il s'agit de savoir concilier les investissements stratégiques avec toutes ces autres choses pour faire en sorte que des petits et des grands projets voient le jour dans toutes les régions de ce pays et toutes les collectivités de cette province et des autres provinces, pendant des décennies.

• (1715)

Mme Kim Campbell: J'aimerais bien intervenir.

Je crois que c'est un très bon exemple du travail qu'a fait le secteur automobile, avec le gouvernement, pour faciliter le commerce. Les services frontaliers ont mis en place un programme spécial, appelé Programme d'autocotisations des douanes. À notre avis, nous ne pouvons pas nous en passer.

Encore une fois, ce programme sera affecté par la GCRA. Il me semble que c'est un programme parfait, et, pourtant, nous n'allons pas nécessairement le conserver. Ce sera vraiment une occasion ratée si ce programme est touché.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, madame Campbell.

Nous avons terminé le troisième tour de questions. Les membres du Comité souhaitent-ils terminer la réunion ou entreprendre un autre tour de questions pendant le temps qu'il nous reste?

Les membres du Comité m'indiquent qu'ils souhaitent entreprendre un autre tour de questions.

Qui, du Parti conservateur, souhaite prendre la parole?

[Traduction]

M. Tony Baldinelli: Si vous me le permettez, oui, j'aimerais poser deux ou trois questions aux témoins.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Monsieur Baldinelli, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Tony Baldinelli: Madame Campbell, j'aimerais donner suite à nos questions précédentes. Compte tenu de votre vaste expérience de l'ASFC et de certains problèmes que nous rencontrons au chapitre de la dotation en personnel aux postes frontaliers, que savez-vous à propos de l'effectif qui y travaille à l'heure actuelle? Comble-t-il efficacement nos besoins?

Mme Kim Campbell: De manière générale, aux ports, j'ai l'impression que les choses se passent bien. Ce qui nous a posé problème, au fil des ans, ce sont sans doute les membres de l'équipe chargée de gérer l'ASFC. Nous avons constaté, au cours des 10 dernières années, je dirais, que la plupart d'entre eux venaient de l'extérieur de l'Agence. Plus récemment, nous avons constaté qu'ils venaient à coup sûr du secteur fiscal. J'ai l'impression que cela fait partie du problème. Ils essaient d'en faire un système fiscal, sans comprendre la dynamique et l'importance des frontières.

C'est sans aucun doute un problème auquel nous devons réfléchir.

M. Tony Baldinelli: Oui, on doit tenir compte de ces retards à la frontière lorsqu'il est question des chaînes d'approvisionnement. Ces retards sont parfois très longs, dans notre région, en particulier. Nous devons nous pencher sur la question, et la pénurie de personnel fait partie du problème.

Monsieur Whelan, j'étais justement en train de jeter un coup d'œil au rapport du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Dans ce rapport, certaines recommandations imposaient des échéanciers. Certaines recommandations visaient des demandes immédiates du gouvernement, dont une était de renoncer à 50 % des loyers aéroportuaires à court terme pour permettre aux autorités aéroportuaires d'investir dans l'amélioration de leurs installations.

Pourriez-vous faire le point à ce sujet — cette recommandation faite au gouvernement — et nous dire ce qui s'est passé à la suite de cette recommandation?

M. Michael Whelan: C'est M. Montanti qui est l'expert de ce rapport, de notre point de vue.

M. Martin Montanti: Oui. C'est plutôt l'industrie du transport qui examinait cela de plus près, alors je n'ai pas vraiment d'autres commentaires à faire à ce sujet. J'en suis désolé.

M. Tony Baldinelli: Monsieur Whelan, il y avait une recommandation dont l'échéance était immédiate et qui indiquait: « Terminer l'élargissement à quatre voies de la route 185 reliant les provinces du Nouveau-Brunswick et du Québec. »

Y a-t-il du nouveau à ce sujet? Le gouvernement a-t-il tenu son engagement? Est-ce que les fonds ont été versés? Que savons-nous?

M. Michael Whelan: Nous devons donner la même réponse qu'à la dernière question. Cela concernait davantage l'industrie du transport.

M. Tony Baldinelli: Avons-nous une idée des délais?

M. Michael Whelan: Je ne peux pas répondre à la question.

M. Tony Baldinelli: Merci. Je vais céder du temps à mon collègue.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Monsieur Van Popta, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Tako Van Popta: Je voudrais poser une question à M. Whelan ou à M. Montanti.

Elle concerne encore une fois le rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Vous avez parlé d'assemblées générales. J'ai participé à une assemblée générale à Vancouver et j'ai écouté attentivement de nombreux participants. Ils ont fait mention des mesures stratégiques à long terme figurant à la page 35. La première mesure consistait à « Créer un Bureau de la chaîne d'approvisionnement pour unifier la responsabilité [...] du gouvernement ». Cette mesure devait être mise en œuvre dans les 12 mois. Cela fait maintenant environ 18 mois, et je me demande ce qu'il en est de ce bureau de la chaîne d'approvisionnement.

M. Martin Montanti: De ce que je comprends, les choses n'ont pas bougé du tout. C'est l'une des recommandations à laquelle on n'a pas encore donné suite.

• (1720)

M. Tako Van Popta: Et qu'est-ce qui explique cela? Je sais que les participants à la réunion à laquelle j'ai assisté craignaient que cela ne devienne un autre cafouillage bureaucratique. L'idée semble bonne, mais comment va-t-elle se concrétiser? Savez-vous ce qui cause le retard?

M. Martin Montanti: Non, je l'ignore, désolé.

M. Tako Van Popta: Merci.

M. Tony Baldinelli: Combien de temps me reste-t-il?

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Vous disposez d'une minute.

[Traduction]

M. Tony Baldinelli: Madame Campbell, vous avez parlé d'un livre blanc publié en 2019. Pourriez-vous transmettre ce livre blanc à notre comité?

Mme Kim Campbell: Oui, je l'ai déjà transmis.

M. Tony Baldinelli: Merci beaucoup.

Mme Kim Campbell: Je vous en prie.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Monsieur Greer, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Ryan Greer: Très rapidement, on a posé un certain nombre de questions au sujet du rapport du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement; nous avons donc une idée de projet de loi d'initiative parlementaire à offrir gratuitement à qui en veut. C'est gratuit, ça ne coûtera donc rien.

Des députés: Ha, ha!

M. Ryan Greer: Tous les gens présents ici investissent énormément de temps et d'énergie, notamment en parlant à nos membres des expériences qu'ils ont vécues, pour contribuer aux exercices, aux études, aux rapports du groupe de travail et à d'autres consultations. C'est souvent très frustrant pour nous, parce qu'il est difficile de savoir comment le gouvernement répondra. Ce n'est pas un nouveau phénomène; cela remonte à des décennies.

L'idée que je présente ici, c'est que le gouvernement devrait soit se conformer aux rapports et donner suite aux recommandations, soit être tenu d'expliquer clairement pourquoi il ne le fera pas. Cela donnerait plus de certitude aux intervenants qui participent aux exercices. Cela nous permettrait de nous assurer de tirer profit des rapports, et cela donnerait au gouvernement la possibilité d'y donner suite ou d'expliquer pourquoi il ne le fait pas.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci, monsieur Greer.

Je vais maintenant céder la parole à M. Sidhu pour cinq minutes. Ce sera la dernière intervention.

[Traduction]

M. Maninder Sidhu: Merci, monsieur le président.

Comme nous le savons, le Parlement tiendra bientôt un vote important sur la modernisation de l'accord entre le Canada et l'Ukraine, qui a été signé par notre premier ministre et le président Zelenski. Il est question ici des chaînes d'approvisionnement et des répercussions des événements mondiaux. Pourriez-vous nous dire comment le conflit en Ukraine a exacerbé les problèmes des chaînes d'approvisionnement ici, au Canada, et dans le monde?

Cette question s'adresse à qui veut y répondre et parler des chaînes d'approvisionnement et de la façon dont nous sommes tous...

M. Matthew Holmes: Je peux commencer.

Rapidement, je dirais que l'une des initiatives que nous étions fiers de soutenir, en tant que membre de la Chambre de commerce internationale, était l'Initiative céréalière de la mer Noire. Il s'agissait de garantir la libre circulation des importants produits céréaliers de base dans cette région du monde. De toute évidence, cela a également eu une grande incidence sur nos cultivateurs et nos produits agroalimentaires canadiens.

D'un point de vue plus personnel, au sein de notre bureau, nous sommes très fiers d'avoir engagé tout récemment un Ukrainien, qui a étudié ici, à l'Université Carleton, et qui vient tout juste de se joindre à notre équipe des politiques. Nous sommes personnellement touchés par la situation et nous sommes énormément engagés à l'égard de notre priorité commune avec la nation ukrainienne.

M. Maninder Sidhu: Merci de votre réponse. Il est important que nous continuions à aider l'Ukraine. Nous avons discuté avec des représentants de l'industrie ici, au Canada. J'ai discuté directement avec des représentants de l'industrie et de la communauté ukrainienne, lorsque j'étais à Kelowna, et nous avons parlé de l'importance de la modernisation de cet accord commercial. Nous devons nous assurer que la Chambre l'adopte le plus tôt possible.

Madame Campbell, vous avez été interrompue au début de votre déclaration préliminaire. Je ne sais pas si vous aviez quelque chose à ajouter.

Mme Kim Campbell: Merci.

Il était question du livre blanc. Je voulais simplement en parler un peu plus.

Nous croyons fermement qu'il serait possible d'avoir un conseil interorganismes. Nous avons l'impression que le travail se fait trop souvent en vase clos. Cela fait partie du problème. Tout le monde s'efforce d'accomplir sa mission, mais il y a un manque de cohésion et de planification.

Ce sera mon dernier commentaire. Merci beaucoup de m'avoir donné l'occasion de le faire maintenant.

M. Maninder Sidhu: Vous avez ajouté que le cautionnement s'élevait auparavant à 5 000 \$ pour les importateurs et qu'il s'élève maintenant à 20 000 \$.

Mme Kim Campbell: Oui, le montant minimum est aujourd'hui de 5 000 \$, et il passera à 25 000 \$ dans le cadre de la GCRA.

M. Maninder Sidhu: D'accord.

Mme Kim Campbell: Nous attendons que de la réglementation soit adoptée. On nous dit qu'on ne peut pas mettre en œuvre le système sans la réglementation. Nous sommes déjà en février; c'est donc une démarche intéressante que nous suivons.

M. Maninder Sidhu: Le nombre d'importateurs inscrits dans le système de GCRA à l'heure actuelle est-il de 50 000 ou de 2 000?

Mme Kim Campbell: C'est un peu moins de 50 000. En fait, on nous a dit, dans le mémoire qui a été envoyé au Comité en mai, qu'il y a 200 000 importateurs.

M. Maninder Sidhu: Environ 25 % de la communauté s'est inscrite.

Mme Kim Campbell: C'est exact.

M. Maninder Sidhu: Parfait.

Merci, monsieur le président.

[Français]

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Merci.

Je remercie les témoins de leur présence parmi nous et de leurs témoignages. C'était fort instructif.

J'aimerais maintenant informer les membres du Comité que nous continuerons nos travaux le mardi 6 février. Il s'agira encore une fois de l'étude sur les entreprises canadiennes au sein des chaînes d'approvisionnement et dans les marchés mondiaux. Il y aura des témoins du Québec et de l'Atlantique.

J'en profite pour remercier mes collègues et les témoins de leur indulgence. C'était la première fois que je présidais ce comité.

Des voix: Bravo!

• (1725)

Le vice-président (M. Simon-Pierre Savard-Tremblay): Ce sera probablement la seule et dernière fois, d'ailleurs. Après que Louis Plamondon aura été Président de la Chambre des communes par intérim, je serai probablement le premier indépendantiste à avoir présidé le Comité permanent du commerce international.

Le Comité souhaite-t-il ajourner la réunion? Oui?

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>