



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 092

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le jeudi 8 février 2024

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le jeudi 8 février 2024

• (1610)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance est ouverte. Nous reprenons.

Je vous souhaite la bienvenue à la 92^e réunion du Comité permanent du commerce international.

Bonjour à tous et merci d'être avec nous. C'est impressionnant de voir autant de monde dans la salle. Nous sommes très heureux de vous avoir avec nous.

Comme le permet le Règlement, la réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride. Nous avons des membres du Comité qui y assistent en personne dans la salle et d'autres à distance au moyen de l'application Zoom.

Je dois faire quelques observations.

Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour les personnes qui sont en ligne, veuillez mettre votre micro en sourdine lorsque vous n'avez pas la parole. Pour ce qui est de l'interprétation, vous avez le choix, au bas de votre écran, entre le parquet, l'anglais et le français.

Je demande à tous les participants de faire attention lorsqu'ils manipulent les oreillettes afin d'éviter les retours de son, qui peuvent causer de graves blessures à nos interprètes. Veuillez uniquement utiliser le microphone dans lequel votre casque d'écoute est branché.

Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

Pour les députés présents dans la salle, si vous souhaitez prendre la parole, veuillez lever la main. Ceux qui sont sur Zoom doivent utiliser la fonction « Lever la main ».

Si des problèmes techniques surviennent, veuillez m'en informer immédiatement. Nous allons suspendre la séance pour nous assurer que l'interprétation est bien rétablie avant de reprendre les travaux.

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

Nous accueillons aujourd'hui, de l'Agence des services frontaliers du Canada, Jennifer Lutfallah, vice-présidente, Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux; Doug Band, directeur général, Direction des programmes commerciaux et des droits antidumping; et Mike Leahy, directeur général, Projets commerciaux.

Du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, nous avons Tom Rosser, sous-ministre adjoint, Direction générale des services à l'industrie et aux marchés; et Kathleen Donohue, sous-ministre adjointe.

Du ministère des Finances, nous avons Scott Winter, directeur principal, Règles du commerce international, Division de la politique commerciale internationale.

Du ministère de l'Industrie, nous avons Sheryl Groeneweg, directrice générale, Direction générale de la fabrication de pointe et de la stratégie industrielle.

Du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, nous avons Clinton Lawrence-Whyte, directeur général, et Levent Ozmutlu, directeur général.

Du ministère des Transports, nous avons Robert Dick, chef, Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, qui témoigne par vidéoconférence; Colin Stacey, directeur général; et Christian Dea, économiste en chef, Analyse économique sur les questions de transports.

Je vous souhaite la bienvenue à tous.

Madame Lutfallah, je vous invite à nous présenter votre déclaration liminaire. Vous avez cinq minutes. Allez-y, je vous prie.

Mme Jennifer Lutfallah (vice-présidente, Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux, Agence des services frontaliers du Canada): Bonjour.

Je m'appelle Jennifer Lutfallah et je suis vice-présidente de la Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux à l'Agence des services frontaliers du Canada. Je suis accompagnée de Doug Band, directeur général de la Direction des programmes commerciaux et des droits antidumping, et de Mike Leahy, directeur général de la Direction des projets commerciaux.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je suis heureuse d'avoir l'occasion de contribuer à l'étude du Comité sur les entreprises canadiennes au sein des chaînes d'approvisionnement et dans les marchés mondiaux et de faire part au Comité des initiatives, des outils et des programmes que l'Agence administre pour soutenir la croissance des entreprises canadiennes.

D'abord et avant tout, j'aimerais attirer l'attention du Comité sur le fait que l'Agence a un vaste mandat. Nous avons la responsabilité de fournir des services frontaliers intégrés qui appuient les priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique, tout en facilitant la libre circulation des personnes et des biens, et en percevant les recettes dues à l'État.

L'Agence exécute plus de 100 lois et règlements, au nom d'autres ministères, afin de s'assurer que les marchandises importées au Canada ou exportées du Canada sont conformes aux lois commerciales canadiennes et aux accords commerciaux internationaux, ce qui comprend la cotisation appropriée des droits et taxes exigibles sur les marchandises importées. Nous effectuons régulièrement des vérifications de conformité et nous offrons, au nom du ministère des Finances, des programmes qui appuient les entreprises canadiennes.

Par exemple, l'Agence administre la Loi sur les mesures spéciales d'importation au nom de Finances Canada par l'entremise du Programme des droits antidumping et compensateurs, visant à protéger les producteurs canadiens qui font face à une concurrence étrangère déloyale sur le marché canadien contre le préjudice causé par les marchandises importées faisant l'objet de dumping et de subventionnement.

Deux autres programmes que nous administrons au nom de Finances Canada sont le Programme d'exonération des droits et le Programme de drawback des droits. Pendant que notre système de recours commerciaux aide à préserver un environnement commercial équitable et ouvert pour les producteurs nationaux, ces deux programmes soutiennent la compétitivité des entreprises canadiennes sur le marché mondial. Grâce à ces programmes, les entreprises admissibles peuvent importer des marchandises sans payer de droits ou peuvent se faire rembourser les droits payés à condition que les marchandises importées soient ensuite exportées dans un délai déterminé.

L'Agence continue également de moderniser ses processus de gestion de la frontière en introduisant de nouvelles technologies pour accélérer la circulation de personnes et des marchandises à la frontière. Le projet de Gestion des cotisations et des recettes de l'Agence est un projet en plusieurs étapes conçu pour moderniser la perception des droits et taxes sur les marchandises commerciales importées au Canada. Il remplacera les systèmes existants, vieux de 36 ans et exposés à un risque permanent de panne, par un système qui contribuera à protéger et à faire croître des échanges commerciaux d'une valeur de plus de 750 milliards de dollars et des recettes d'environ 40 milliards de dollars perçues à la frontière chaque année.

Le 13 mai 2024, le projet de Gestion des cotisations et des recettes deviendra le système officiel de dossiers pour la perception des droits et des taxes et profitera aux partenaires de la chaîne commerciale en simplifiant l'ensemble du processus d'importation et en fournissant une interface moderne pour l'importation au Canada. Il donnera aux importateurs un accès libre-service à leurs informations, et il numérisera les processus papier en améliorant la cohérence du respect des règles commerciales.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous, et je serai heureuse de répondre à vos questions.

• (1615)

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Nous passons à M. Rosser.

M. Tom Rosser (sous-ministre adjoint, Direction générale des services à l'industrie et aux marchés, ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire): Je vous remercie, madame la présidente.

[Français]

Je remercie le Comité et ses membres de m'avoir offert l'occasion d'aborder le rôle crucial que joue le gouvernement du Canada dans le soutien à nos agroentreprises.

Ces entreprises contribuent de façon importante aux chaînes d'approvisionnement nationales et mondiales, renforcent nos exportations et jouent un rôle essentiel dans le secteur agricole.

[Traduction]

Notre secteur agricole et agroalimentaire stimule notre croissance économique, comme le prouvent les exportations impressionnantes d'une valeur de 92,9 milliards de dollars en 2022, une hausse de 12,7 % par rapport à l'année précédente. Cependant, nous poursuivons nos efforts visant à diversifier l'accès aux marchés pour atténuer les risques liés à la concentration de nos exportations agroalimentaires — et nous avons du pain sur la planche —, car 84 % de notre commerce est actuellement effectué dans des marchés clés comme les États-Unis, l'Europe, la Chine, le Japon et le Mexique.

[Français]

Les domaines prioritaires du Partenariat canadien pour une agriculture durable comprennent le développement des marchés et du commerce, la croissance, la compétitivité et le renforcement des capacités au sein du secteur.

Le gouvernement reconnaît les défis posés par l'environnement commercial mondial, dont les obstacles non tarifaires, les politiques protectionnistes et divers autres facteurs ayant une influence sur le commerce. Il collabore activement avec le secteur pour faire face à ces complexités.

[Traduction]

Notre approche pour diversifier le secteur consiste à faire croître le commerce au sein des marchés prioritaires actuels, à exploiter de nouveaux marchés et à gérer efficacement les risques. La mise sur pied du Bureau Indo-Pacifique pour l'agriculture et l'agroalimentaire à Manille, aux Philippines, illustre notre engagement à diversifier stratégiquement nos efforts.

Cette initiative vise à améliorer la capacité gouvernementale dans la région, à s'attaquer aux défis des marchés de façon proactive, et à maintenir et à élargir le commerce avec les marchés prioritaires. Les négociations en cours sur les accords de libre-échange, en particulier nos partenaires dans la région indo-pacifique, jouent un rôle essentiel dans la préservation d'un système commercial international ouvert et fondé sur les règles et dans l'exploitation de nouvelles possibilités liées aux chaînes d'approvisionnement.

[Français]

Pour renforcer notre présence mondiale, le gouvernement s'implique activement dans des forums multilatéraux, dont l'Organisation mondiale du commerce, l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, le G7 et le G20, ainsi que divers organismes internationaux de normalisation.

Ici au pays, Agriculture et Agroalimentaire Canada s'assure avec diligence que nous avons une chaîne d'approvisionnement robuste et stable, répondant rapidement aux problèmes comme les conditions météorologiques extrêmes et les pénuries de main-d'œuvre.

[Traduction]

Nous soutenons les efforts déployés par d'autres ministères visant à accroître la fluidité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement grâce à des initiatives comme le bureau de la chaîne d'approvisionnement des transports et à des investissements dans les données.

Le Fonds national des corridors commerciaux, d'une valeur de 4,6 milliards de dollars, investit dans des projets d'infrastructure qui renforcent les corridors commerciaux et la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement.

Certains investissements dignes de mention à l'appui des chaînes d'approvisionnement agricoles incluent 102 millions de dollars au port de Vancouver afin d'accroître l'efficacité des routes et de la circulation ferroviaire et d'améliorer les terminaux portuaires; 100 millions de dollars à l'aéroport d'Edmonton en 2022 pour accroître la capacité de manutention de la marchandise et de la logistique, et 26,3 millions de dollars pour agrandir et améliorer le terminal céréalier de l'entreprise Archer Daniels Midland au port de Windsor.

• (1620)

[Français]

En conclusion, madame la présidente, nos actions visent à favoriser un secteur agricole et agroalimentaire résilient. Le gouvernement s'engage à prendre des mesures concrètes pour que les entreprises canadiennes aient accès aux anciennes et aux nouvelles chaînes d'approvisionnement, au pays comme à l'étranger.

Merci.

[Traduction]

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Madame Groeneweg, allez-y, s'il vous plaît. Vous avez cinq minutes.

Mme Sheryl Groeneweg (directrice générale, Direction générale de la fabrication de pointe et de la stratégie industrielle, ministère de l'Industrie): Je vous remercie beaucoup, madame la présidente.

[Français]

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser au Comité au sujet de la croissance des entreprises canadiennes et de leur contribution aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Avant d'aborder la question des chaînes d'approvisionnement, j'aimerais rappeler quelques faits sur les contextes économiques nationaux et mondiaux.

[Traduction]

Madame la présidente, en ce qui concerne les chaînes d'approvisionnement et les questions relatives à la fabrication, les industries qui produisent des biens fournissent des emplois bien rémunérés, en particulier à ceux qui, autrement, gagneraient des salaires moins élevés. Elles contribuent également à l'innovation commerciale en mettant au point et en adoptant des technologies de pointe. Elles sont essentielles à la résilience, à la croissance et à la compétitivité de l'économie nationale, et sont essentielles à l'avènement d'un environnement durable. Enfin, elles sont souvent les points de contact par lesquels l'industrie nationale est connectée à d'autres marchés par les activités de recherche et de développement et la production

de biens intermédiaires et de produits finaux, qui traversent régulièrement et souvent les frontières.

[Français]

Aucune nation n'est autosuffisante en matière de fabrication. Cela vaut aussi bien pour les grandes économies comme les États-Unis, que pour les plus petites comme le Canada.

[Traduction]

Nous vivons actuellement une période de protectionnisme accru. Les partenaires commerciaux d'un pays sont donc devenus un facteur de plus en plus important dans les politiques industrielles et les investissements incitatifs dans le monde, ce qui influe sur la manière dont les entreprises canadiennes et la politique industrielle canadienne doivent réagir.

La contribution de l'industrie manufacturière à l'économie canadienne décline lentement. Elle est passée de 15 % du PIB il y a 20 ans, à 9 % en 2022. Bien que cette tendance puisse s'expliquer en partie par l'augmentation de la contribution des secteurs des services financiers et de l'immobilier au PIB, les résultats industriels du Canada sont directement liés à la manière dont nous nous battons pour gagner des parts sur notre marché intérieur et sur le marché mondial. Si nos concurrents prennent des mesures pour améliorer leur avantage et que le Canada se laisse distancer, cela a et aura des répercussions sur nos performances économiques et notre qualité de vie.

Même si le Canada a perdu du terrain sur le plan industriel dans l'ensemble, il est évident, dans tous les secteurs industriels, que le Canada est un pays d'innovateurs.

Par exemple, le Canada dispose d'un secteur numérique très performant, au premier rang au chapitre de la recherche et développement des entreprises, ce qui, à son tour, soutient les performances de toutes les autres industries et la croissance de nouveaux secteurs comme l'intelligence artificielle et l'informatique quantique. En outre, bien que souvent qualifié de « traditionnel », notre secteur de l'aluminium est le quatrième en importance dans le monde et développe une technologie pour devenir le premier au monde à produire de l'aluminium sans carbone.

Nous disposons d'une industrie textile très innovante qui fournit des intrants durables de haute qualité à de nombreux autres secteurs, comme l'industrie automobile, l'aérospatiale, l'habillement, la construction, les appareils médicaux, etc.

Le plus grand secteur manufacturier du Canada, celui de la transformation des aliments et des boissons, progresse dans le développement de produits d'avant-garde à base de protéines végétales, qui contribueront à la sécurité alimentaire mondiale.

Les secteurs industriels du Canada produisent 59 % des exportations canadiennes de produits autres que les matières premières et sont étroitement liés aux chaînes de valeur mondiales, mais nous pouvons faire mieux. À l'heure où le Canada continue de faire des progrès pour mieux positionner son économie et ses entreprises face aux nouveaux changements dans les chaînes d'approvisionnement et à la concurrence accrue, plusieurs considérations méritent d'être portées à l'attention du Comité concernant les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Tout d'abord, la dynamique du « payer pour jouer » s'accroît, ce qui signifie que l'accès à l'énergie propre et à un cadre réglementaire solide en matière de climat pourrait faire du Canada un pays de choix pour l'investissement.

Deuxièmement, la décarbonation est une préoccupation émergente en matière de compétitivité internationale, et elle déterminera l'accès au marché dans les années à venir.

Troisièmement, les préoccupations économiques et sécuritaires remodelent les alliances mondiales et donnent lieu à des politiques protectionnistes, dont beaucoup peuvent nuire à l'industrie canadienne. Notre intégration dans le marché nord-américain ne nous garantit pas une protection, mais nous pouvons faire des choix qui contribueront à soutenir tous les secteurs industriels canadiens dans les domaines où ils excellent afin de renforcer leur pertinence et leur compétitivité à l'échelle mondiale.

Quatrièmement, il y a encore des progrès à faire en matière d'innovation et de commercialisation. Un soutien adéquat au développement et à l'adoption de technologies avancées jouera donc un rôle de plus en plus important pour accroître la compétitivité dans un environnement en mutation.

Enfin, les préoccupations relatives à la sécurité matérielle et énergétique prennent de plus en plus d'importance. Le Canada et les pays aux vues similaires cherchent à diversifier leurs approvisionnements en minéraux pour remédier à l'incertitude croissante liée à la sécurité des ressources matérielles provenant de pays aux politiques commerciales hostiles. La richesse en ressources et le talent manufacturier du Canada peuvent servir de base pour accroître sa pertinence à l'échelle mondiale et développer, par la même occasion, la capacité industrielle nationale dans de multiples chaînes d'approvisionnement industrielles.

• (1625)

[Français]

Il semble également regrettable que les conflits mondiaux, au-delà de la terrible perte de vies humaines qu'ils entraînent, continuent de perturber la fiabilité des chaînes d'approvisionnement et d'exercer une pression sur les coûts. La mesure dans laquelle cela se poursuivra est inconnue et impossible à déterminer à l'heure actuelle.

[Traduction]

Il y a une myriade de failles du marché qui empêchent les entreprises du secteur privé d'être concurrentielles par elles-mêmes. Il existe des politiques et des programmes gouvernementaux à cette fin. Sans la considération et le soutien du gouvernement, les entreprises ne pourraient pas régler les problèmes structurels qui limitent leur création de valeur et leur potentiel de croissance. Plus que jamais, le Canada doit faire preuve d'audace et d'ambition, afin de ne pas perdre davantage de terrain au profit de ceux qui montent les enchères pour favoriser leurs résultats et leur avantage commercial.

Merci beaucoup.

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Dick. Vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Robert Dick (chef, Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, ministère des Transports): Bonjour.

J'ai le plaisir de comparaître devant le Comité au nom de Transports Canada en ma qualité de chef du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement.

Je suis accompagné de mes collègues Colin Stacey, qui fait également partie du Bureau, et Christian...

[Traduction]

La présidente: Pardonnez-moi, monsieur Dick. Pouvez-vous attendre un instant? Nous avons un problème de son. Accordez-nous un moment.

Monsieur Dick, pouvez-vous dire quelques mots en français pendant que nous vérifions le son?

[Français]

M. Robert Dick: Oui, je peux dire quelque chose pour qu'on vérifie si le son fonctionne.

[Traduction]

La présidente: D'accord, le son est bon.

C'est très bien, monsieur Dick. Pourriez-vous recommencer, s'il vous plaît? Je suis désolée.

[Français]

M. Robert Dick: Bonjour.

J'ai le plaisir de comparaître devant le Comité au nom de Transports Canada en ma qualité de chef du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement.

Je suis accompagné de mes collègues Colin Stacey, qui fait également partie du Bureau, et Christian Dea, économiste en chef et directeur général de l'analyse économique des transports.

J'aimerais tout d'abord souligner que je m'adresse à vous aujourd'hui depuis le territoire traditionnel non cédé des nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh.

[Traduction]

À mesure que la technologie et les systèmes de transport progressent et que l'économie mondiale devient plus connectée et intégrée, les entreprises canadiennes s'adaptent pour tirer parti du marché mondial. Nous sommes également d'importants fournisseurs d'un certain nombre de biens dont le monde dépend, qu'il s'agisse de produits agricoles et agroalimentaires, d'engrais ou de minéraux essentiels.

Comme vous pouvez le constater, les producteurs canadiens ne peuvent accéder aux débouchés mondiaux sans que les opérateurs de transport et de logistique n'acheminent les marchandises à chaque étape du processus. Le maintien d'une chaîne d'approvisionnement en transport fluide et efficace est non seulement essentiel pour que les marchandises canadiennes atteignent les marchés internationaux. Il permet également de maintenir les coûts de fabrication à un niveau bas, ce qui permet aux entreprises canadiennes de fixer des prix plus compétitifs. Pour les familles canadiennes, des chaînes d'approvisionnement plus efficaces signifient des biens plus abordables qu'elles utilisent dans leurs vies quotidiennes.

Bien que les chaînes d'approvisionnement du Canada fonctionnent bien la plupart du temps, nous n'avons pas constaté d'améliorations significatives de la productivité au sein du réseau au cours des dernières années, malgré les demandes croissantes d'accès au marché mondial.

Nous avons également constaté ces dernières années à quel point notre système de transport peut être vulnérable aux perturbations, comme la pandémie de COVID-19, le changement climatique et les conflits géopolitiques. Étant donné qu'il est difficile de prévoir les perturbations et les tendances futures, le gouvernement doit faire preuve de leadership pour rassembler les partenaires afin de renforcer la résilience de nos systèmes, tout en œuvrant pour des chaînes d'approvisionnement plus efficaces et connectées à l'échelle mondiale.

● (1630)

[Français]

En conséquence, notre ancien ministre des Transports a créé en 2022 un groupe de travail national sur les chaînes d'approvisionnement, chargé de procéder à une large consultation visant à recueillir les points de vue de l'industrie sur les moyens d'améliorer les chaînes d'approvisionnement du Canada.

Les recommandations finales du groupe de travail et le budget de 2023 ont jeté les bases de la création d'un Bureau national de la chaîne d'approvisionnement.

Le ministre Rodriguez a officiellement lancé le Bureau le 1^{er} décembre 2023, avec pour principal objectif d'accroître la fluidité, l'efficacité, la résilience et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada en collaborant avec l'industrie, les syndicats, les autres ordres de gouvernement et d'autres partenaires.

Les travaux du Bureau s'appuieront sur les récents investissements du gouvernement dans les systèmes de commerce et de transport, par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux, et sur nos efforts continus pour réformer la législation clé qui sous-tend le réseau, notamment au moyen du projet de loi C-33, qui vise à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada.

Au fil du temps, le travail de ce bureau contribuera également à faire avancer d'autres priorités du gouvernement, notamment l'amélioration de l'accessibilité financière des biens pour les Canadiens, des prix plus compétitifs pour les biens d'exportation sur les marchés étrangers, ainsi que l'écologisation des systèmes de transport.

Dans le cadre de l'avancement des travaux du Bureau, nos principales priorités sont les suivantes: assurer un leadership global ainsi qu'une coordination et une sensibilisation externes afin d'examiner et de régler des questions précises liées aux chaînes d'approvisionnement nationales et internationales, y compris lors de perturbations; soutenir l'échange et la numérisation des données dans le cadre des travaux visant à optimiser les systèmes et à garantir des décisions plus intelligentes, ainsi qu'élaborer et mettre en œuvre une stratégie nationale pour favoriser la collaboration entre les secteurs sur des priorités communes.

[Traduction]

Les chaînes d'approvisionnement du Canada sont complexes et en constante évolution. Le Bureau s'efforce de comprendre les besoins logistiques et analytiques des opérateurs et des parties prenantes du secteur des transports au Canada, tant sur le plan géographique que pour des chaînes de valeur spécifiques. Pour ce faire, il faut s'adresser directement à ceux qui sont au courant de la situation. Grâce à la sensibilisation externe, nous renforcerons notre compréhension des capacités nécessaires pour soutenir les grands projets, des goulots d'étranglement du système et des répercussions

que les changements réglementaires ou législatifs pourraient avoir sur les opérateurs.

Notre engagement auprès du secteur privé permettra au gouvernement de comprendre le point de vue de l'industrie. À cette fin, nous faisons également appel à l'expertise de l'industrie au sein du Bureau.

Compte tenu de la position du Canada en tant que nation commerçante, nous sommes pleinement conscients de l'importance de chaînes d'approvisionnement saines pour l'économie du pays et la réussite des entreprises canadiennes sur les marchés internationaux. Même si ce travail prendra du temps, nous prendrons des mesures à l'échelle nationale pour veiller à ce que les entreprises canadiennes soient bien placées pour saisir les occasions qui se présentent à l'échelle mondiale.

Je conclurai ici ma déclaration préliminaire. Je serai bien sûr heureux de répondre à vos questions.

Je vous remercie.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer aux membres du Comité.

Monsieur Seeback, vous avez six minutes, je vous prie.

M. Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

J'aimerais revenir à la déclaration préliminaire des représentants de l'ASFC. Vous avez dit devoir exécuter 100 lois, y compris des accords commerciaux. Est-ce exact? Vous devez donc par exemple assurer le respect de l'Accord Canada—États-Unis-Mexique, ou ACEUM, qui a été renégocié en 2020, ou de l'Accord de libre-échange nord-américain, ou ALENA. Êtes-vous chargés de veiller à leur respect?

M. Doug Band (directeur général, Direction des programmes commerciaux et des droits antidumping, Agence des services frontaliers du Canada): Oui, nous sommes responsables de l'administration des procédures douanières associées à l'ACEUM, comme il a été mentionné.

M. Kyle Seeback: Vous savez donc probablement qu'en vertu de l'Accord Canada—États-Unis-Mexique, ou ACEUM, de 2020, le Canada doit éliminer le travail forcé de ses chaînes d'approvisionnement. Êtes-vous au courant de cette disposition?

M. Doug Band: Oui, je le suis. C'était le 1^{er} juillet, à l'entrée en vigueur de l'ACEUM.

M. Kyle Seeback: C'est exact. C'était il y a presque quatre ans. En 2022, la représentante américaine au Commerce, Mme Tai, a eu des discussions avec le Canada. L'enjeu soulevé était que le travail forcé n'avait pas été éliminé des chaînes d'approvisionnement canadiennes. En fait, elle a dit que c'était un élément important de la conversation. Le Canada a été blâmé à maintes reprises pour n'avoir rien fait afin d'arrêter ces importations.

Je crois comprendre que le Canada n'a pas saisi une seule cargaison de marchandises soupçonnées d'être fabriquées au moyen du travail forcé depuis la signature de l'accord il y a près de quatre ans. Est-ce exact?

● (1635)

M. Doug Band: Nous travaillons en étroite collaboration avec le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, ou CBP, parce qu'il est un chef de file dans ce domaine...

M. Kyle Seeback: Je sais que vous travaillez en étroite collaboration. Ma question est la suivante: une cargaison a-t-elle été saisie?

M. Doug Band: Une cargaison a bien été saisie dans le cadre d'un projet pilote.

M. Kyle Seeback: Il y en a eu une seule.

M. Doug Band: Cette cargaison, conformément à la façon dont l'interdiction est administrée...

M. Kyle Seeback: La cargaison a été retournée.

M. Doug Band: Elle a été rendue...

M. Kyle Seeback: C'est juste.

M. Doug Band: ... après que la division des recours de l'ASFC a travaillé avec l'importateur et établi qu'en fait, les marchandises n'avaient pas été produites par du travail forcé, suivant la prépondérance des probabilités.

M. Kyle Seeback: Nous reviendrons à la prépondérance des probabilités. Vous savez que les États-Unis ont saisi des milliards de dollars de marchandises soupçonnées d'être issues du travail forcé. Le Canada avait un conteneur, mais il l'a rendu. Cela représente des milliards de dollars aux États-Unis, et rien au Canada.

Vous savez que les États-Unis ont une liste d'entreprises qui ont recours au travail forcé. Avons-nous une liste semblable au Canada?

M. Doug Band: Bien entendu, l'ASFC ne publie pas de façon proactive les renseignements sur les risques. Nous évaluons le risque d'une expédition donnée conformément à l'interdiction en vigueur et au tarif des douanes. Nous utilisons des renseignements et des recherches en provenance d'Emploi et Développement social Canada, ou EDSC, de CBP et d'autres sources d'information publique.

M. Kyle Seeback: Avez-vous une liste d'entreprises que vous soupçonnez d'avoir recours au travail forcé?

M. Doug Band: Nous connaissons des entités qui risquent d'avoir recours au travail forcé, et l'information est publique. La liste du CBP des États-Unis, par exemple, — l'ordonnance de refus de mainlevée à laquelle vous faites référence — est publique. Nous sommes donc également au courant.

M. Kyle Seeback: Pouvez-vous expliquer comment il se fait que les États-Unis aient saisi des milliards de dollars, alors que le Canada n'a rien saisi?

Je vais parler du « *Supply Chain Risk Report* » de Vision mondiale, un rapport sur les risques liés à la chaîne d'approvisionnement dans lequel on dit que « le Canada contribue de façon importante au problème mondial. » On ajoute que « le Canada a importé pour près de 48 milliards de dollars de marchandises à risque en 2021, ce qui représente plus de 7,5 % de nos importations totales. » Les auteurs poursuivent en disant que « les importations risquées ont augmenté de près de 30 % depuis 2016. »

Le Canada échoue lamentablement à saisir les biens issus du travail forcé. En fait, c'est sans équivoque. Les États-Unis ont trouvé des milliards de dollars de bien, alors que le Canada n'a rien repéré. Vision mondiale nous interpelle. Les États-Unis nous interpellent.

L'ASFC n'a-t-elle tout simplement pas reçu les outils nécessaires que nos homologues américains utilisent pour saisir ces biens?

M. Doug Band: Je pense que c'est peut-être un euphémisme, mais je vais quand même le dire: l'application de la loi en ce qui

concerne les biens issus du travail forcé est une entreprise importante et complexe. Il s'agit vraiment, fondamentalement, de faire le lien entre les pratiques de travail associées à la production d'un bien précis dans un domaine donné au sein d'une chaîne d'approvisionnement complexe, qui peut être invisible ou non — ou en partie invisible — et l'importateur canadien lui-même.

Chaque administration — il n'y en a que deux actuellement qui ont une interdiction, soit nous et nos collègues américains...

M. Kyle Seeback: Le Mexique en a une aussi. Il fait partie de l'ACEUM.

M. Doug Band: C'est vrai. Je vous remercie d'avoir rectifié le tir.

Le défi, c'est essentiellement que les États-Unis ont une architecture juridique et politique différente de la nôtre au Canada. Chaque administration doit agir dans un contexte d'application qui est régi par ces lois et politiques.

M. Kyle Seeback: Le Canada a choisi une norme d'application différente de celle des États-Unis. Vous devez prouver, selon la prépondérance des probabilités, que les biens ont été fabriqués grâce au travail forcé. Les États-Unis ont inversé le fardeau de la preuve. En cas de soupçons, l'importateur doit prouver qu'il n'y en a pas eu. Est-ce exact?

M. Doug Band: Le système américain fonctionne par présomption réfutable, où l'importateur doit faire la preuve que les marchandises énumérées dans le...

M. Kyle Seeback: Pourquoi utiliser une norme inférieure à celle des États-Unis pour une question aussi grave? Elle a permis aux États-Unis de saisir des milliards de dollars de marchandise, alors que le Canada n'a rien saisi.

M. Doug Band: Une norme différente existait au moment de conclure l'ACEUM. Il est important de se rappeler que les États-Unis agissent sur ce front depuis les années 1930. Ils ont donc une vaste expérience de pratiques, de leçons apprises...

M. Kyle Seeback: Nous pourrions simplement utiliser leurs normes.

M. Doug Band: Il y a une différence importante sur les plans de l'expérience, des capacités et de l'expertise aux États-Unis. Ce sont des approches différentes qui reflètent les réalités et les contextes juridictionnels diversifiés. Nous avons des lois sur la protection des renseignements personnels et la confidentialité qui n'ont rien à voir avec celles des États-Unis. Il n'est pas rare que ce qui se passe aux États-Unis ne puisse pas facilement être reproduit dans un contexte canadien. Les pays sont différents.

Madame la présidente, le député a tout à fait raison de dire que le Canada fonctionne selon un modèle différent fondé sur la prépondérance des probabilités, où le fardeau de la preuve, en quelque sorte, est un peu plus partagé entre l'agent d'application de la loi et l'importateur.

Lorsque nous confisquons des marchandises — ce que nous faisons — et qu'elles sont mises de côté, l'importateur a la possibilité, comme c'est le cas aux États-Unis, de fournir des renseignements supplémentaires. Il ne s'agit pas de prouver qu'elles ne sont pas issues du travail forcé, mais plutôt d'éclairer la décision finale de l'agent de l'ASFC quant à savoir si oui ou non, selon la prépondérance des probabilités, ces marchandises ont été produites au moyen du travail forcé.

C'est un modèle différent. Je pense qu'il y a beaucoup d'expérience, et nous sommes très chanceux d'entretenir une relation très étroite avec les États-Unis. Nous organisons des appels mensuels réguliers. L'équipe américaine d'évaluation des risques a en fait été intégrée à mon équipe et lui a rendu visite au printemps dernier pendant deux ou trois jours, ce qui lui a permis de transmettre des connaissances. Nous sommes déterminés à nous améliorer dans ce domaine. Au fur et à mesure que notre base d'information s'élargit, nous pensons être en mesure de lutter plus efficacement contre les risques.

Le député a posé une question sur les listes d'entités. Au cours des six derniers mois, nous avons pu commencer à utiliser un algorithme quotidien de risques que nous pouvons associer à des expéditions précises.

Nous allons de l'avant. Nous ne sommes pas là où nous aimerions être, mais nous nous améliorons.

● (1640)

La présidente: Je vous remercie infiniment. Vous avez dépassé votre temps de parole d'environ deux minutes, monsieur Seeback, mais je pense que c'était une information précieuse.

C'est au tour de M. Sidhu.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Merci, madame la présidente. Je remercie nos fonctionnaires de s'être joints à nous aujourd'hui pour cette étude très importante.

Je représente Brampton-Est, une grande collectivité de transformation agroalimentaire qui soutient des milliers d'emplois dans notre ville. Il est encourageant d'entendre parler de la Stratégie pour l'Indo-Pacifique et de la façon dont le nouveau bureau d'Agriculture et Agroalimentaire qui ouvrira ses portes à Manille, aux Philippines, aidera nos entreprises canadiennes à accéder à de nouveaux marchés d'exportation partout dans le monde.

De plus, j'ai entendu parler du Fonds national des corridors commerciaux, qui permettra d'accroître le commerce dans les chaînes d'approvisionnement, ainsi que de l'investissement de 5 millions de dollars que nous avons fait au pont Peace, que 1,1 million de camions traversent chaque année. Il y a des investissements dans nos terminaux de marchandises et nos ports partout au Canada, ce qui est très encourageant.

J'aimerais en savoir davantage sur les marchés émergents dans la région indo-pacifique. Au tout début, nous avons entendu parler des répercussions que cela pourrait avoir sur les entreprises canadiennes.

J'aimerais d'abord entendre les représentants du ministère de l'Agriculture.

M. Tom Rosser: Je pourrais demander à ma collègue Kathleen Donohue de se joindre à nous. Elle a peut-être des renseignements supplémentaires.

Comme le député l'a mentionné à juste titre, nous ouvrirons sous peu un bureau spécialisé à Manille afin de promouvoir les exportations agroalimentaires et les investissements commerciaux dans la région indo-pacifique. Il y a là-bas des économies florissantes qui connaissent une très forte croissance.

Nous négocions activement un accord commercial bilatéral avec l'Indonésie ainsi qu'avec le groupe de pays membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, ou ANASE. L'Indonésie représente déjà un marché de 1 milliard de dollars par année pour

nous, tandis que les Philippines sont elles aussi un marché très important.

Le bureau nous aidera à prendre l'initiative de pénétrer de nouveaux marchés dans la région et à régler les nombreux irritants en matière d'accès aux marchés que nous rencontrons dans nos relations commerciales, et qui nuisent déjà aux échanges commerciaux. Nous serons ainsi plus proactifs, de sorte que nous pourrions idéalement travailler avec les autorités compétentes des pays importateurs pour éviter les problèmes avant qu'ils ne deviennent insurmontables.

Mes collègues du ministère des Transports ont peut-être quelque chose à ajouter au sujet de la chaîne d'approvisionnement.

Je pourrais céder la parole à Mme Donohue.

M. Maninder Sidhu: Mais avant, vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire une augmentation de 12 % par rapport aux années précédentes. Était-ce 92 milliards de dollars?

M. Tom Rosser: C'est exact, madame la présidente. En 2022, les exportations canadiennes de produits agricoles et agroalimentaires ont atteint 92,2 ou 92,9 milliards de dollars. Ce chiffre représentait une hausse d'environ 12,5 % par rapport aux volumes de 2021.

M. Maninder Sidhu: Je peux maintenant écouter ce que Mme Donohue a à dire.

Mme Kathleen Donohue (sous-ministre adjointe, ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire): Merci beaucoup.

Je m'appelle Kathleen Donohue et je suis sous-ministre adjointe des affaires internationales à Agriculture Canada.

Pour revenir sur les propos de mon collègue Tom Rosser, il a mentionné le travail qui a été fait du côté des accords de libre-échange pour définir ces cadres. L'autre volet consiste à établir un bureau d'Agriculture et Agroalimentaire dans la région, et le centre d'activité est situé à Manille, aux Philippines. On veut que la main-d'œuvre soit mobile pour renforcer nos relations dans cette région du monde en pleine croissance afin de mieux représenter le secteur et vraisemblablement préparer le terrain pour trouver de nouveaux débouchés là-bas.

● (1645)

M. Maninder Sidhu: Je vous en remercie.

Je vais maintenant m'adresser aux représentants de l'ASFC.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé de la Gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC, ou GCRA, et de la numérisation du commerce. Vous avez dit que ces outils aideront les entreprises à accéder à de nouveaux marchés et faciliteront la circulation des marchandises.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Pouvons-nous savoir en quoi ce serait utile?

M. Mike Leahy (directeur général, Projets commerciaux, Agence des services frontaliers du Canada): En vertu de la GCRA, nous devons actuellement tenir compte des marchandises qui entrent au Canada une fois qu'elles circulent dans l'économie. Nous avons un processus en partie numérique et en partie papier. Une personne peut soumettre une déclaration disant qu'elle va payer des droits et des taxes. Si elle veut y changer quoi que ce soit, elle doit passer au traitement sur papier, se présenter à un bureau et remettre le document à l'ASFC. L'ASFC doit gérer ce papier, ce qui n'est pas très efficace.

Le gain en efficacité est obtenu notamment en numérisant tout le processus. Un importateur peut déclarer ses droits et ses taxes, puis apporter des modifications à sa déclaration. S'il veut le faire, tout est numérique, et le gain en efficacité est essentiellement attribuable à l'automatisation.

D'autres éléments de la GCRA donnent aux importateurs un aperçu de leurs soldes de compte et leur permettent de voir ce qui se passe et de faire des paiements. L'importateur peut voir par lui-même, de sorte qu'il sait ce qui se passe avec son compte de l'ASFC. Ce sont les deux principaux volets.

M. Maninder Sidhu: Il me reste environ une minute. Je vais céder la parole aux représentants de Transports Canada pour qu'ils nous parlent davantage du Fonds national des corridors commerciaux.

Vous avez dit que 100 millions de dollars ont été versés au port de la Colombie-Britannique, 100 millions à l'aéroport d'Edmonton et environ 20 millions au terminal céréalier et alimentaire de Windsor, je crois. Ces mesures aideront les entreprises canadiennes à acheminer leurs produits vers les marchés.

Je vous invite à nous en dire un peu plus à ce sujet.

M. Robert Dick: Le rôle de Transports Canada et du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, c'est de faire en sorte que les entreprises qui accroissent leur part de marché puissent être des partenaires commerciaux dignes de confiance. Pour ce faire, il faut une chaîne d'approvisionnement fiable, fluide, efficace et résiliente. C'est exactement ce que soutient le Fonds national des corridors commerciaux.

Ce programme prévoit un financement fédéral de 4,6 milliards de dollars réparti sur 11 ans. Au total, il a permis de mobiliser des investissements de 10,4 milliards de dollars pour des projets partout au pays et pour tous les moyens de transport, dans le but d'améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et de renforcer la capacité des entreprises canadiennes à commercer à l'étranger.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Savard-Tremblay, vous disposez de six minutes.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Merci, madame la présidente.

Je remercie l'ensemble des témoins de leurs présentations et de leur présence.

Ma question s'adresse aux représentants du ministère des Transports.

En janvier 2022, vous avez tenu le Sommet national sur la chaîne d'approvisionnement. Plusieurs intervenants ont affirmé qu'il fallait stimuler le financement et les investissements publics et privés — on parle ici des fameux partenariats public-privé, qui faisaient déjà beaucoup la manchette il y a 20 ans — dans les infrastructures essentielles, et renforcer l'uniformité des politiques dans l'ensemble du gouvernement, en particulier lorsqu'il cherche à exploiter de nouvelles occasions, comme les batteries avancées, mais aussi à promouvoir des innovations pour décarboner les transports, comme les couloirs de navigation verts.

On sait que les partenariats public-privé ont eu des conséquences assez néfastes dans le passé. Au Québec, c'était la mode dans les années 2000, mais, quelques années plus tard, tout le monde était

géné. On l'a regretté assez amèrement. J'aimerais donc savoir s'il y a des partenariats public-privé en cours ou à l'étude.

[Traduction]

M. Robert Dick: Je vous remercie pour la question.

Un groupe de travail a été mis sur pied pour se pencher sur les chaînes d'approvisionnement. Ce groupe de travail a formulé des recommandations qui sont mises en œuvre dans l'ensemble du gouvernement du Canada. D'ailleurs, je crois que la période d'examen public du Secrétariat du Conseil du Trésor s'est terminée cette semaine, plus précisément le 6. Les intervenants de l'industrie étaient invités à se prononcer sur la réglementation ayant une incidence sur les chaînes d'approvisionnement et sur les opérations frontalières. Le processus sera lancé. Les commentaires seront analysés et traduits; ensuite, des mesures seront mises en place au sein du gouvernement du Canada.

Les recommandations principales comprennent aussi un examen des besoins à long terme en matière d'investissements dans les infrastructures, ainsi que de différentes stratégies à cet effet. Les discussions à ce sujet ont été amorcées avec les provinces et les territoires, par l'intermédiaire des ministres fédéral, provinciaux et territoriaux des Transports.

J'ajouterais aussi que le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement a lancé un processus de consultation et de mobilisation auprès des intervenants, de l'industrie et des travailleurs du corridor de l'Ouest. De plus, cette semaine, nous avons commencé à cerner les goulots d'étranglement, ainsi que les possibilités d'amélioration et de collaboration dans le corridor du Centre et de l'Est — de la région des Grands Lacs jusqu'au Canada atlantique — dans le but d'augmenter l'efficacité. Nous nous attendons à ce que l'augmentation de l'efficacité entraîne une amélioration de la viabilité des opérations.

Par ces initiatives, le gouvernement et le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement s'efforcent de trouver des possibilités de partenariat et de collaboration.

• (1650)

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Il y a donc une possibilité d'étendre le modèle des partenariats public-privé à différents domaines. En ce moment, y en a-t-il qui sont pleinement en vigueur?

[Traduction]

M. Robert Dick: En ce qui concerne les avantages découlant directement des partenariats public-privé, nous avons établi plusieurs partenariats avec l'industrie pour promouvoir l'échange de données, la recherche et l'innovation, notamment par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux. Le gouvernement mène des projets novateurs en collaboration avec ses partenaires de l'industrie partout au pays. Ces projets comprennent ceux qui sont financés par le Fonds national des corridors commerciaux; il s'agit de partenariats visant à améliorer les infrastructures.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Comment vous assurez-vous, dans le cadre de ces partenariats, qu'on ne revit pas ce qu'on a vécu au Québec dans les années 2000, c'est-à-dire qu'on n'en arrive pas à une privatisation des profits et à une socialisation des pertes qui, dans bien des cas, s'accompagnaient d'augmentations de coûts?

[Traduction]

M. Robert Dick: Je m'excuse, mais je ne suis pas certain de comprendre exactement à quelle situation vous faites allusion en qui concerne le Québec. Nous...

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Il y a eu plusieurs cas, notamment celui du Centre hospitalier de l'Université de Montréal et celui de l'Îlot Voyageur, mais je sais que c'est autre chose puisqu'on parle du gouvernement du Québec. À un moment donné, ces partenariats étaient à la mode, et ils ont eu énormément de conséquences par la suite. Je veux juste m'assurer que, selon votre modèle et la nature de votre entente, les partenariats ne mènent pas encore à un partage où les pertes sont assumées par le public et les profits vont au privé.

[Traduction]

M. Robert Dick: Je ne suis pas au courant de ces exemples en provenance du Québec.

Bon nombre des partenariats que nous cherchons à renforcer sont motivés par des facteurs relatifs aux infrastructures — nous en avons parlé — ou par des données. Nous établissons nos priorités en nous fondant sur les analyses qui montrent un avantage public à l'échelle du réseau de la chaîne d'approvisionnement du pays ou du corridor, par opposition à un seul avantage privé.

Nous pouvons tirer des leçons des entreprises et des projets privés et les appliquer au réseau de transport. Cela dit, les principes directeurs ou les investissements reposent sur les avantages pour le réseau de transport.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Cannings, vous disposez de six minutes.

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD): Merci à toutes et à tous d'être ici aujourd'hui. Vous êtes un groupe intéressant. Vous êtes certainement nombreux, mais c'est un plaisir d'entendre chacun de vos témoignages.

Je vais m'adresser aussi à M. Dick, du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement de Transports Canada.

Je pense que vous avez mentionné certains défis que les entreprises canadiennes doivent relever pour que la chaîne d'approvisionnement demeure résiliente. Ces défis comprennent les phénomènes météorologiques extrêmes. Il y a quelque temps, la côte de la Colombie-Britannique a été isolée du reste du pays par une rivière atmosphérique. Nous avons perdu cinq autoroutes et deux voies ferrées. Nos accès étaient bloqués.

Quelles mesures votre ministère prend-il pour se préparer à faire face aux futurs phénomènes pareils? Que fait le gouvernement canadien et que pourrait-il mieux faire pour renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement et des infrastructures de transport afin de limiter les effets des phénomènes de la sorte?

• (1655)

M. Robert Dick: Je vous remercie pour la question.

En fait, Transports Canada a largement contribué à la mobilisation des participants à la chaîne d'approvisionnement tout le temps qu'a duré la rivière atmosphérique. Ce que cet événement nous a appris, c'est qu'en cas surtout de crise ou d'urgence publique, la communauté canadienne accomplit du travail remarquable en s'unissant pour résoudre les problèmes auxquels elle fait face.

Madame la présidente, comme le député l'a dit, les problèmes étaient nombreux et complexes. Il fallait acheminer de la nourriture et des produits de première nécessité à la vallée du bas Fraser et à l'île de Vancouver. Il y avait aussi des défis liés au bien-être des animaux, à l'énergie et à l'approvisionnement. Pour la première fois depuis la Deuxième Guerre mondiale, dans la vallée du bas Fraser, l'essence était rationnée.

Au fond, ce qui a empêché que la situation ne se dégrade encore davantage, c'est la grande capacité logistique du ministère provincial des Transports, qui a collaboré, en fait, avec la société Trans Mountain et les compagnies de chemin de fer pour rebâtir les infrastructures rapidement. La capacité d'ingénierie qui a été mise à contribution témoigne de notre résilience.

L'autre élément, c'est la collaboration. La collaboration était phénoménale. Le gouvernement avait un rôle à jouer et nous en avons tiré des leçons. Une des responsabilités du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, c'est de contribuer à mobiliser les participants à la chaîne d'approvisionnement lorsque des perturbations surviennent afin de trouver collectivement des solutions. C'est en mettant à profit l'expertise et le savoir de chacun que nous avons réussi à rétablir le réseau aussi vite que nous l'avons fait et aussi vite qu'il était possible de le faire.

Notre objectif est de systématiser nos interventions en échangeant avec les intervenants partout au pays au moyen des mesures que j'ai mentionnées tout à l'heure. Une partie du travail consistera à anticiper et à cerner les risques qui pèsent sur notre résilience, sur nos infrastructures et sur la fluidité de chaînes de valeur données. Ensuite, l'ensemble du gouvernement et tous les ordres de gouvernement dresseront conjointement des plans visant à réduire les répercussions des perturbations. Les perturbations sont inévitables, mais une meilleure planification peut nous aider à accroître notre résilience.

M. Richard Cannings: D'un point de vue général, que vous disent les entreprises? Beaucoup comptaient sur des chaînes d'approvisionnement « juste-à-temps » très efficaces, mais ces chaînes ont été perturbées par des pandémies, des phénomènes météorologiques et des conflits à l'étranger. Que vous disent les entreprises avec lesquelles vous travaillez par rapport à la stratégie? Comment les entreprises s'adaptent-elles?

M. Robert Dick: Vous avez probablement entendu parler de la transition qui s'opère chez des entreprises partout dans le monde: elles passent du « juste-à-temps » au « juste-au-cas-où ». Le débat à ce sujet se poursuit à l'échelle mondiale. Il reste à voir quelle méthode les entreprises partout dans le monde décideront d'adopter, surtout au Canada, mais il y aura certainement des ajustements.

Entretemps, ce que les entreprises nous disent durant les consultations — et je vous rappelle que notre bureau vient de faire ses débuts —, c'est qu'elles tiennent à ce que nous soyons le plus résilient possible, à ce que nous puissions nous remettre des perturbations le plus vite possible — ce qui est une question de ressources, d'agilité et de coordination — et à ce que nous bâtissions les infrastructures nécessaires à long terme en respectant les normes adéquates pour faire face à l'évolution des risques climatiques.

Les entreprises veulent être dignes de confiance. Elles veulent des chaînes d'approvisionnement résilientes, fiables et efficaces. C'est principalement ce qu'elles nous disent.

La présidente: Il vous reste 40 secondes, monsieur Cannings.

Vous avez terminé? Merci beaucoup.

Monsieur Jeneroux, vous disposez de cinq minutes.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, madame la présidente.

J'espère poser des questions à M. Stacey et à M. Dick, mais je vais commencer par M. Dick.

On dirait que c'est le thème de la réunion.

Monsieur Dick, êtes-vous à Vancouver en ce moment, dans le nouveau Bureau national de la chaîne d'approvisionnement?

M. Robert Dick: Je suis dans un de nos bureaux. Nous sommes un effectif hybride; nous avons des employés partout au pays. J'habite au Québec.

M. Matt Jeneroux: À en juger par les photos sur le mur, votre bureau doit faire partie de Transports Canada. Est-ce juste?

M. Robert Dick: Oui.

• (1700)

M. Matt Jeneroux: Avez-vous également un bureau à Ottawa? Je lis ici que vous êtes à Vancouver, à Ottawa et dans d'autres centres.

M. Robert Dick: Oui. Jusqu'à présent, nous avons des employés à Vancouver, à Victoria, à Ottawa et à Montréal. Je pense que Yellowknife s'ajoutera à la liste la semaine prochaine.

M. Matt Jeneroux: Combien d'employés avez-vous en ce moment?

M. Robert Dick: Nous sommes rendus à environ 25.

M. Matt Jeneroux: Votre budget est-il bien de 27,2 millions de dollars?

M. Robert Dick: Oui, sur cinq ans.

M. Matt Jeneroux: D'accord.

Je reviens à la chronologie. Votre bureau a été mis sur pied à la suite du rapport publié par le groupe de travail en octobre 2022. Cela a pris 15 mois, ce qui équivaut en théorie à 12 mois pour le gouvernement.

La création du bureau a pris 15 mois, même si, à un moment donné, le sous-ministre a parlé de juin. Il a dû se tromper. Le bureau a été lancé en décembre. D'après mes calculs, il vous reste huit mois avant octobre pour élaborer la stratégie sur la chaîne d'approvisionnement et les données et pour mener la réforme de la réglementation et de la législation. Allez-vous terminer ces projets d'ici à octobre?

M. Robert Dick: D'abord, je dirais que le ministre Rodriguez a lancé le bureau le 1^{er} décembre. J'ai été engagé un peu avant. Depuis, nous procédons au recrutement, nous pourvoyons les postes et nous faisons beaucoup de travail de mobilisation et de consultation auprès de l'industrie.

M. Matt Jeneroux: L'échéance d'octobre est-elle réaliste? Avez-vous le temps d'effectuer tout ce travail, ainsi que la réforme législative et la stratégie? Je suis peut-être un peu sceptique, mais je veux entendre ce que vous avez à dire.

M. Robert Dick: Nous travaillons actuellement sur la stratégie en collaboration avec l'industrie. Nous avons mené des consultations, et la mobilisation et les groupes de travail...

M. Matt Jeneroux: Vous semblez essayer de contourner la question, monsieur Dick.

M. Robert Dick: Non, je...

M. Matt Jeneroux: La réponse est-elle oui? Si c'est oui, dites oui. Je serais ravi de vous réinviter en octobre.

M. Robert Dick: Nous voulons... Nous allons tenter de mettre la stratégie en place d'ici là. Nous tenons à ce que la stratégie reflète les besoins des entreprises canadiennes.

M. Matt Jeneroux: Très bien. Je ne fais que m'assurer que vous puissiez rendre des comptes.

M. Robert Dick: D'accord.

M. Matt Jeneroux: Un des plus gros problèmes que nous avons eu avec la chaîne d'approvisionnement au cours de la dernière année ou des deux dernières années, c'est celui de l'accès au Tylenol pour enfants. Le ministre de la Santé à l'époque a dû s'en mêler et, selon lui, c'est lui qui a sauvé la situation. À l'avenir, est-ce votre bureau qui devra régler les problèmes de la sorte? Serez-vous le prochain sauveur qui livrera le Tylenol pour enfants?

M. Robert Dick: Le mandat du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement est vraiment axé sur le réseau de transport et de logistique. Les différentes chaînes de valeur relèveront d'autres secteurs du gouvernement, comme ceux de l'agriculture ou de l'agroalimentaire, et ce seront eux qui en seront responsables. Bien sûr, dans les cas où il y aura un lien entre le problème et le réseau de transport et de logistique, nous serons prêts à prêter main-forte aux autres ministères et à les aider à organiser ou à mener les discussions.

M. Matt Jeneroux: Ces détails feront partie de la stratégie que le Comité recevra probablement en octobre, n'est-ce pas?

M. Robert Dick: Je ne m'avancerai pas sur les détails de la stratégie, mais je confirme que vous la recevrez.

M. Matt Jeneroux: D'accord, merci.

Je vais utiliser la dernière minute de mon temps de parole pour m'entretenir avec M. Stacey, de Transports Canada.

Dans son rapport publié en octobre 2022, le groupe de travail recommande de renoncer immédiatement à 50 % des paiements de loyer des aéroports. Cette recommandation a-t-elle été mise en œuvre?

M. Colin Stacey (directeur général, Politique aérienne, ministère des Transports): Puisque les loyers aéroportuaires ne relèvent pas directement du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, je ne peux pas en parler. Ce que je peux vous dire, toutefois, c'est que plusieurs mesures de soutien ont été offertes aux aéroports pendant la crise de la COVID-19 et depuis...

M. Matt Jeneroux: D'accord, mais la recommandation a été faite en 2022, soit après la crise de la COVID-19. La réponse semble être non. On n'a pas renoncé aux paiements?

M. Colin Stacey: Non.

M. Matt Jeneroux: Le groupe de travail a recommandé d'y renoncer immédiatement. C'était en octobre 2022. Nous sommes maintenant en 2024, et le gouvernement n'a toujours pas renoncé aux paiements.

M. Colin Stacey: Non, mais je soulignerais que le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement a émis plusieurs recommandations. Bien sûr, nous travaillons à leur mise en œuvre. Nous avons établi une liste de priorités et nous concentrons nos efforts sur les recommandations ciblées. Cela dit, ce sont des recommandations. Nous examinons celle dont vous parlez, et le rapport nous sert de guide, mais il ne s'agit pas d'une liste de mesures obligatoires...

M. Matt Jeneroux: Autrement dit, en bref, vous choisissez celles qui vous conviennent et vous laissez les autres de côté.

M. Colin Stacey: Le rapport oriente notre travail.

M. Matt Jeneroux: Je vous remercie.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Sheehan.

M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.): Merci beaucoup aux témoins. Vous rendez tous compte de l'importance de votre travail dans le soutien de nos chaînes d'approvisionnement, qui sont essentielles.

Madame la présidente, ma première question s'adresse aux responsables de l'ASFC.

Durant votre déclaration préliminaire, vous avez parlé des produits faisant l'objet de dumping. Je viens de Sault Ste. Marie. Nous avons le deuxième producteur d'acier en importance, Algoma Steel, ainsi qu'un autre producteur majeur, Tenaris. Après mon élection en 2015, Algoma Steel m'a invité à une réunion. La société est au bord de la faillite à cause du dumping d'acier.

Nous avons entrepris de moderniser le commerce afin de lutter contre le dumping d'acier. En 2016, des mesures ont été prévues au budget. En 2017, nous nous sommes attaqués à la distorsion, aux coûts et à la portée. Une foule de mesures ont été mises en place. En plus de mettre des mesures sur papier, nous avons dû faire en sorte que l'ASFC engage des gens pour les mettre en œuvre.

Pouvez-vous faire le point sur le travail qu'effectuent les agents de l'ASFC? Je pense aux agents qu'on ne voit pas au poste frontalier de Sault Ste. Marie, à ceux qui assurent la sécurité des frontières depuis la coulisse.

Madame la présidente, j'aimerais savoir par quelles mesures l'ASFC lutte contre le dumping d'aluminium et d'acier.

• (1705)

M. Doug Band: C'est un plaisir de parler de programme, car il est important pour les entreprises canadiennes. Comme le député l'a indiqué, le secteur de l'acier est un utilisateur très important de ce programme.

Ce programme fonctionne conformément aux orientations stratégiques et sous la direction du ministère des Finances en vertu de la Loi sur les mesures spéciales d'importation. Les droits de douane que nous avons mis en place depuis 2022-2023 à la suite de nos enquêtes contribuent maintenant à protéger 30 000 emplois canadiens et plus de 11 milliards de dollars en production intérieure.

Comme cela a été souligné, le programme est fortement sollicité. Cent cinquante mesures sont actuellement en vigueur, ce qui représente une augmentation de 130 % au cours des 10 dernières années, de 2013 à 2023. Sans surprise, la demande pour les enquêtes sur l'acier demeure forte. Ces enquêtes constituent une partie importante des activités du programme. Pour la période de 2020 à 2024

seulement, plus de la moitié des 41 enquêtes que nous avons entreprises portaient sur les produits d'acier.

Nous constatons également une demande venant de nouveaux utilisateurs moins traditionnels, notamment le secteur des énergies renouvelables, pour des enquêtes sur les panneaux solaires et les tours éoliennes, ainsi que du côté des biens de consommation, des produits de construction, etc.

Madame la présidente, la question du député portait en particulier sur les activités de nos agents. Je peux vous dire qu'elles sont réparties en trois grandes catégories. La majeure partie de l'effectif — soit plus de 50 personnes — travaille sur les enquêtes. Ils vont sur le terrain et cherchent à comprendre ce qui se passe sur le marché. Certains produits font-ils l'objet de dumping sur le marché canadien? Cela signifie simplement que ces produits sont vendus à des prix artificiellement bas, inférieurs au coût de production d'une entreprise qui lui permettrait de faire un petit profit dans son propre marché. Elles vendent leur produit au Canada à un prix inférieur au prix de vente sur leur propre marché, avec ajustement pour profits et frais administratifs.

Concernant l'acier, évidemment, je laisserai les fonctionnaires du ministère des Finances faire des commentaires au sujet du marché mondial, mais l'acier demeure une importante priorité pour nous. En effet, dans le cadre de diverses enquêtes, nous communiquons régulièrement avec les producteurs d'acier et l'ACPA.

M. Terry Sheehan: Je vous remercie de cette réponse. C'est important non seulement pour Algoma Steel, mais aussi pour Tenaris. Lorsque j'ai été élu pour la première fois, seulement une poignée de personnes travaillaient sur ce dossier. Encore une fois, je parle de produits d'acier faisant l'objet de dumping. Aujourd'hui, plusieurs centaines de personnes travaillent là-bas et font partie de l'industrie. Directement et indirectement, 120 000 à 130 000 personnes au Canada alimentent ces chaînes d'approvisionnement, en particulier dans la fabrication de véhicules électriques, parce que nous travaillons actuellement à décarboniser l'industrie sidérurgique.

J'ai oublié votre nom. Je suis désolé; toutes mes excuses. Je vous ai parlé de la décarbonisation de certaines industries, mais c'est aussi le cas de l'industrie sidérurgique. Quels sont vos commentaires et réflexions à ce sujet?

Mme Sheryl Groeneweg: Madame la présidente, c'est probablement moi.

M. Terry Sheehan: En effet. Je suis désolé; toutes mes excuses.

Mme Sheryl Groeneweg: Pas de souci. Merci.

L'industrie sidérurgique est extrêmement importante pour le Canada. Elle fabrique un produit essentiel qui alimente et soutient d'autres secteurs manufacturiers. La dynamique actuelle du secteur de l'acier, comme indiqué précédemment, c'est qu'il existe une économie de l'acier qui n'est pas fondée sur le marché qui réduit l'économie canadienne de l'acier fondée sur le marché. Cela signifie que nos producteurs d'acier, qui évoluent dans un environnement fondé sur le marché, ont de la difficulté à concurrencer l'acier subventionné qui arrive sur le marché canadien.

L'une des caractéristiques en évolution de la dynamique du marché mondial de l'acier est l'augmentation de la demande et des cours des produits d'acier décarbonisés. Les constructeurs automobiles et autres clients qui ont besoin de produits sidérurgiques recherchent de l'acier carboneutre ou presque carboneutre. À ce jour, le Canada a réalisé deux investissements importants, soit dans Algoma Steel et ArcelorMittal Dofasco. Pour l'Ontario, cela devrait représenter une réduction totale d'environ six millions de tonnes de GES.

En outre, cela signifie que ces entreprises sidérurgiques auront un accès aux marchés lorsque les limites de carbone deviendront le nouvel indicateur pour départager les pays et les entreprises qui cherchent des façons d'atteindre leurs engagements de Paris, de régler le problème du carbone et de continuer à produire un produit de qualité supérieure en évitant en même temps les écueils habituels liés à l'acier à haute teneur en carbone et fortement subventionné qui fait l'objet de pratiques déloyales dans un marché unique.

• (1710)

La présidente: Merci beaucoup.

M. Terry Sheehan: Merci, madame Groeneweg.

La présidente: Monsieur Savard-Tremblay, vous avez deux minutes et demie.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse aux représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Lors du Sommet national sur la chaîne d'approvisionnement de janvier 2022, des appels ont été lancés en faveur d'un « examen des mesures frontalières et une clarification de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) pour réduire la complexité ». Cet examen a-t-il été fait ou est-il en cours?

[Traduction]

Mme Jennifer Lutfallah: Malheureusement, je ne suis pas au courant de l'étude dont vous parlez. Pouvez-vous me donner un peu plus de détails?

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je parle du Sommet national sur la chaîne d'approvisionnement de janvier 2022. Plusieurs ont exprimé une critique et dit qu'une « clarification de l'Agence des services frontaliers du Canada » était nécessaire.

[Traduction]

Mme Jennifer Lutfallah: Nous tâcherons de vous fournir une réponse écrite.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: D'accord. Je vous remercie. Si je comprends bien, vous ne savez pas s'il y a présentement un examen des mesures frontalières.

[Traduction]

Mme Jennifer Lutfallah: En effet, je ne suis pas au courant.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Autrement dit, les mesures ne sont d'aucune manière étudiées, évaluées, vérifiées ou contre-vérifiées afin d'en déterminer l'efficacité et la complexité, notamment.

[Traduction]

Mme Jennifer Lutfallah: Je ne suis pas au courant de l'étude dont vous parlez.

[Français]

M. Mike Leahy: Parlez-vous d'un domaine particulier, par exemple du domaine maritime, ou de façon générale?

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je veux savoir si, d'une quelconque façon, les mesures frontalières sont évaluées en continu, s'il y a un genre de mécanisme de surveillance pour les étudier ou les vérifier, et si un bilan est fait.

M. Mike Leahy: Nous avons des statistiques, des indicateurs de performance, pour tous nos modes d'entrée. Nous pouvons vous envoyer des rapports.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Autrement dit, vous avez un outil d'évaluation statistique sur les effets des mesures.

M. Mike Leahy: C'est plutôt une analyse de nos services à tous les points d'entrée au pays.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Qui réalise ces analyses?

M. Mike Leahy: C'est l'Agence.

[Traduction]

Si nous parlons des temps d'attente à la frontière, des délais de traitement et des normes de service à chaque point d'entrée — si c'est de cela dont il est question —, ces éléments font l'objet d'un suivi par le...

Mme Jennifer Lutfallah: Excusez-moi.

Cela fait l'objet d'un suivi constant, mais je crois comprendre que vous parlez d'un rapport précis. Je n'ai pas connaissance de ce rapport. Je ne peux donc pas répondre à cette question.

Quant aux mesures que nous avons mises en place à la frontière au fil des ans, elles font en effet l'objet d'un examen constant et continu, en fonction des commentaires reçus de nos partenaires et du public par rapport à l'incidence de la réglementation.

• (1715)

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: J'en comprends donc que le ministère des Transports a tenu un sommet et a reçu des critiques concernant l'Agence des services frontaliers du Canada, mais qu'il ne vous a jamais acheminé le compte rendu de ces critiques. C'est ce que vous nous dites.

[Traduction]

Mme Jennifer Lutfallah: Nous devons vous revenir là-dessus. Je suis désolée.

La présidente: Oui, si vous pouviez essayer de trouver le rapport auquel M. Savard-Tremblay fait référence et le fournir au Comité, nous vous en serions reconnaissants. Merci.

Monsieur Cannings, la parole est à vous pour deux minutes et demie. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Richard Cannings: Merci.

Je ne sais pas trop à qui poser ma question.

Concernant les chaînes d'approvisionnement transfrontalières, il existe peut-être une multitude d'exemples précis de ce qui constitue un problème général, à savoir le manque d'harmonisation de la réglementation.

J'ai récemment entendu parler d'un exemple dans ma circonscription, où nous avons une importante usine de recyclage d'accumulateurs au plomb. Toutes les batteries au plomb provenant de voitures, de camions et d'autres véhicules sont entièrement recyclées et transformées en nouvelles batteries. En fait, c'est un procédé tout à fait formidable. Le problème, c'est que chacune de ces batteries fait l'objet d'un suivi durant son transport en Amérique du Nord. Ce n'est pas une mince affaire, et cela augmente les coûts des entreprises concernées. Par contre, elles expédient les batteries à l'extérieur du pays, par exemple en Asie, elles n'ont qu'à les déclarer comme pièces d'automobile, ce qui est beaucoup moins coûteux. Pour les entreprises qui ont des batteries épuisées, il est plus économique de les envoyer en Asie pour y être recyclées. Nous perdons tous ces matériaux, et nous perdons des emplois. Il y a aussi des risques pour l'environnement.

Je me demande s'il existe au sein de l'appareil gouvernemental une entité quelconque — j'ignore si c'est l'ASFC ou Transports Canada — chargée d'examiner les problèmes d'harmonisation, les éléments qui nuisent aux entreprises canadiennes et à l'économie en général.

Mme Sheryl Groeneweg: Je vous remercie beaucoup de la question.

Les minéraux critiques font partie de mes responsabilités au ministère de l'Industrie, en collaboration avec RNCan. Je crois savoir à qui vous faites référence dans votre exemple. De façon très concertée, nous cherchons à faire du Canada un chef de file mondial dans le domaine des minéraux critiques, notamment dans leur recyclage. L'extraction et la transformation des minéraux sont une chose, mais il y a aussi le recyclage, qui deviendra un élément très important de l'ensemble du système. Nous suivons cette question de près, et nous tentons de définir le processus d'orientation stratégique à cet égard pour relever ce défi.

Vous avez tout à fait raison. Le marché arrive à la croisée des chemins: la teneur en carbone — qu'elle soit élevée ou faible — deviendra un critère d'accès au marché. Les pays cherchent à s'adapter en conservant les ressources pour eux-mêmes, alors qu'il serait préférable d'en faire le commerce, à l'avantage de tous. Le marché est inefficace, et la décarbonisation fait partie de l'équation. À cela s'ajoutent les coûts associés à la décarbonisation. Les entreprises veulent des solutions moins coûteuses pour disposer des batteries. C'est l'une des défaillances du marché qu'il faut corriger.

Je suis désolée si la réponse n'était pas très directe. Cela dit, nous sommes très au fait du problème et nous le comprenons.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Baldinelli, vous avez cinq minutes tout au plus.

M. Tony Baldinelli: Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier les témoins de leur présence aujourd'hui.

Je remercie tout le monde de ces discussions sur les chaînes d'approvisionnement, qui sont extrêmement importantes pour nous et pour ma communauté de Niagara. Je viens d'une communauté frontalière, et le commerce avec les États-Unis est d'une importance vitale. Par exemple, 75 % de nos échanges commerciaux avec les États-Unis par camion passent par quatre principaux points d'entrée: Windsor, Fort Erie, Sarnia et Queenston, et deux d'entre eux se trouvent dans ma circonscription.

Voici quelques statistiques qui démontrent l'importance de nos échanges commerciaux: 25 % des produits exportés au Canada par les États-Unis proviennent du Canada; 40 % des produits vendus aux États-Unis par le Canada proviennent des États-Unis; 60 % des produits achetés au Canada par les États-Unis se retrouvent dans des produits américains qui sont vendus partout dans le monde.

Madame Lutfallah et monsieur Dick, vous avez parlé de soutenir la chaîne d'approvisionnement et d'en renforcer la résilience. Madame Lutfallah, vous avez parlé de la nécessité de moderniser pour appuyer les efforts.

Il y a un projet que je connais très bien et qui concerne le pont Peace, en particulier. En décembre, le Fonds national de corridors commerciaux a reçu un financement de 5 millions de dollars du gouvernement fédéral et 5 millions de dollars de l'administration du pont Peace. Une technologie américaine de protection des douanes et des frontières, d'une valeur d'environ 20 millions de dollars, sera installée du côté canadien. Elle servira au balayage de tous les camions et à la collecte des renseignements pertinents sur l'expédition et le chauffeur. Cela aura lieu en sol canadien, à l'étape du traitement du camion. Ainsi, du côté américain, le camion n'aura qu'à s'avancer au guichet pour recevoir un signal l'autorisant à entrer ou non. Cela permettra de gagner énormément de temps. Tout cela est réalisé en vertu d'une loi américaine appelée *Securing America's Ports Act*. Si je ne me trompe pas, c'est le seul pont au Canada doté de cette technologie actuellement.

Toutefois, chaque nouvelle technologie qui fonctionne — je précise que c'est une technologie américaine en cours d'installation — vient avec son lot de préoccupations, dont l'une est la mise en œuvre du nouveau projet de GCRA, prévue le 13 mai.

Bien franchement, ce gouvernement libéral n'a pas un bilan très reluisant quant à la mise œuvre de nouveaux projets de TI, notamment le système de paye Phénix ou ArriveCAN. Par exemple, il y a ArriveCAN. Je viens d'une communauté touristique; 40 000 personnes de ma communauté travaillent dans le secteur du tourisme. À une époque, ArriveCAN a ordonné la mise en quarantaine de milliers de personnes qui n'avaient aucun problème ou qui avaient franchi la frontière. Cela a coûté 54 millions de dollars. Pour moi, en fin de compte, cela a sapé toute chance de relance du tourisme en 2022.

Divers organismes, notamment l'Association canadienne des importateurs et exportateurs, ont exprimé des préoccupations par rapport à la date de mise en œuvre du 13 mai. Selon ce que nous avons entendu, il semblerait que seulement 25 % de l'industrie est inscrite.

Pouvez-vous dire au Comité ce que vous observez concernant l'inscription en vue de la mise en œuvre du système de GCRA?

• (1720)

Mme Jennifer Lutfallah: Je vous remercie de la question.

Le système de GCRA, comme je l'ai souligné dans ma déclaration préliminaire, vise à remplacer un système présentant un risque très élevé de panne. Nous n'avons pas le choix, et je tiens à réitérer ce message. Nous devons moderniser le système de perception des droits et des taxes.

Maintenant...

M. Tony Baldinelli: Ce n'est pas ma question. Je veux simplement savoir ce qui empêche les gens de s'inscrire. J'ai entendu dire que le nombre d'inscriptions est peu élevé en ce moment.

Mme Jennifer Lutfallah: J'y viendrai.

Je crois savoir qu'un témoin a indiqué la semaine dernière que le taux d'inscription n'était que de 25 %. On a donné un chiffre erroné au Comité. Nous sommes rendus à environ 57 %, et ces 57 % représentent 80 % des importateurs ou des transactions à destination du pays. Donc, l'inscription progresse bien.

Nous redoublons d'efforts. Des agents font des appels impromptus auprès des importateurs. Nous organisons des séances aux points d'entrée pour permettre aux gens de s'inscrire, etc. Nous ne ménageons aucun effort pour que les importateurs soient inscrits à temps pour le 13 mai.

M. Tony Baldinelli: Puis-je poser une dernière question?

Avez-vous testé le système avec certaines personnes qui ont fait l'inscription préalable? Des tests ont-ils été effectués? Quels sont les résultats?

Mme Jennifer Lutfallah: Des tests ont été réalisés, mais je vais céder la parole à M. Leahy, qui est l'expert technique.

La présidente: Pourriez-vous répondre brièvement, s'il vous plaît?

M. Mike Leahy: Oui, il y a des tests. Il y a une certification. Je crois savoir qu'on a mentionné, la dernière fois, que les fournisseurs de logiciels passent par un processus d'homologation. Ils sont 25, et l'un d'entre eux suit le processus actuellement. Des essais dans un environnement du système de GCRA ont lieu au moment où l'on se parle avec des clients.

La présidente: Merci.

Nous passons à Mme Fortier, s'il vous plaît, pour les trois dernières minutes.

[Français]

L'hon. Mona Fortier (Ottawa—Vanier, Lib.): Merci, madame la présidente. Je vais être brève.

Une de mes préoccupations, c'est de m'assurer que les PME ont les outils nécessaires pour importer des produits et pour exporter les leurs. Pour ce qui est du processus réglementaire, nous avons reçu certaines réponses aujourd'hui. Cela dit, je pense que la paperasse et tous les processus administratifs sont lourds. On peut toujours faire mieux. D'ailleurs, je sais qu'on procède à des examens présentement.

Madame Groeneweg, selon vous, à quel point peut-on aider rapidement les PME? Si vous aviez deux choses à changer maintenant, quelles seraient-elles?

• (1725)

[Traduction]

Mme Sheryl Groeneweg: Merci.

À certains égards, la question de la réglementation est une question qui varie selon chaque produit ou secteur. Il est donc primordial de la régler.

Les organismes de réglementation des sciences de la vie et des produits de santé ont un fonctionnement qui leur est propre, comme pour tout organisme de réglementation, d'ailleurs, comme l'organisme Canada-Union européenne, Canada—États-Unis, etc.

De même, pour ce qui est des aliments...

L'hon. Mona Fortier: Sommes-nous sur la bonne voie? Avons-nous la bonne réglementation pour aider les PME, ou devons-nous vraiment nous concentrer sur ces changements?

Mme Sheryl Groeneweg: D'autres ministères sont certainement mieux placés pour répondre à ces questions. Le Conseil du Trésor s'occupe de ces choses. La réglementation ne fait pas partie de mes fonctions au ministère où je travaille.

L'hon. Mona Fortier: J'étais là avant. Voilà pourquoi je vous pose la question en tant que représentante du ministère.

Mme Sheryl Groeneweg: Pouvons-nous faire mieux? Toujours, en partie parce que les choses évoluent constamment. Il s'agit de trouver des façons de suivre le rythme et d'être moderne tout en continuant de...

L'hon. Mona Fortier: Les fonctionnaires du ministère de l'Agriculture ont peut-être des exemples.

[Français]

M. Tom Rosser: Madame la présidente, je peux répondre très rapidement à la question.

Je vais donner un exemple tiré du domaine agroalimentaire. En 2018, il y a eu un processus d'examen réglementaire et on a mené deux autres processus axés sur d'autres secteurs. Comme l'a dit Mme Groeneweg, on a fait du chemin quant à certains règlements.

L'administration de la réglementation visant à aider les PME est efficace, mais il y a toujours du chemin à faire. Il y a maintenant un processus réglementaire qui est axé sur les chaînes d'approvisionnement, comme M. Dick l'a mentionné.

L'hon. Mona Fortier: Monsieur Dick, voulez-vous ajouter quelque chose à ce que vous disiez tantôt au sujet de l'exercice que vous avez mené? Personnellement, je veux savoir si ça va aider les entreprises, puisque ce sont vraiment elles que nous voulons voir prospérer.

M. Robert Dick: Je vous remercie de la question.

[Traduction]

Il est trop tôt pour le dire. La période de consultation a pris fin le 6 février.

Je pense que cela se rapporte à certaines questions d'autres députés. Cela portera sur d'autres questions, notamment la chaîne d'approvisionnement. Cela servira à examiner les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement.

Nous venons tout juste de recevoir des commentaires. En fait, je pense que certaines personnes ont obtenu un report de délai, de sorte que les observations continuent de nous parvenir. Nous devrons les examiner, mais j'espère que c'est le cas.

Nous savons qu'une mauvaise harmonisation de la réglementation, une réglementation excessive et le mode d'application de la réglementation entraînent des contraintes.

La présidente: Merci beaucoup à tous nos témoins. Nous avons reçu d'excellents renseignements aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants de votre présence.

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>