



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

# Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 014**

Le jeudi 28 avril 2022

---

Président : M. Peter Schiefke





## Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 28 avril 2022

• (1615)

[Français]

**Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 14<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le lundi 31 janvier 2022, le Comité se réunit pour étudier l'état de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le jeudi 25 novembre 2021. Les députés peuvent y participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

[Traduction]

Compte tenu de la directive du Bureau de régie interne du 10 mars 2022, tous ceux qui participent à la réunion en personne doivent porter un masque, sauf les députés lorsqu'ils sont assis à leur place pendant les délibérations parlementaires.

Pour garantir le bon déroulement de la réunion, j'aimerais transmettre certaines consignes aux témoins et députés.

Avant de prendre la parole, attendez que je vous nomme. Si vous participez à la séance par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre microphone, et veuillez mettre votre microphone en sourdine lorsque vous ne vous exprimez pas.

En ce qui concerne l'interprétation, les personnes qui utilisent l'application Zoom peuvent sélectionner au bas leur écran le parquet, l'anglais ou le français. Les personnes qui sont dans la salle peuvent utiliser l'écouteur et choisir le canal désiré.

Je vous rappelle que toutes les observations des députés et des témoins doivent être adressées à la présidence. Les députés qui sont présents dans la salle sont priés de lever la main s'ils souhaitent prendre la parole. Les députés qui participent à l'aide de Zoom sont priés d'utiliser la fonction « lever la main ». Le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre de parole, et nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Chers collègues, nous accueillons aujourd'hui M. Serge Buy, président-directeur général, Association canadienne des traversiers; Robert Lewis-Manning, président, Chamber of Shipping; Kathleen Sullivan, directrice générale, Aliments et boissons Canada; Hubert Rioux, chercheur, Institut de recherche en économie contemporaine; Randy White, président, Sysco Canada; et enfin, John Bayliss, vice-président directeur et chef de la transformation, Walmart Canada, et Francis Lalonde, vice-président, Transports, Walmart Canada, qui se sont joints à nous dans la salle.

Nous allons commencer par entendre la déclaration préliminaire de Walmart Canada.

Messieurs, la parole est à vous, et vous disposez de cinq minutes.

**M. John Bayliss (vice-président directeur et chef de la transformation, Walmart Canada):** Merci, monsieur le président. Bonjour, chers membres du Comité.

D'abord et avant tout, je tiens à vous remercier de me donner l'occasion de témoigner au sujet de l'état des chaînes d'approvisionnement du Canada. Je m'appelle John Bayliss, et je suis chef de la transformation chez Walmart Canada. Je suis accompagné aujourd'hui de mon collègue, Francis Lalonde, vice-président, Transports.

Au sein de Walmart Canada, l'un des plus grands détaillants du pays, M. Lalonde et moi sommes chargés de superviser notre réseau de la chaîne d'approvisionnement et nos stratégies de transport. Comme vous le savez, nous exerçons nos activités d'un océan à l'autre, et nous employons plus de 100 000 associés au Canada.

Il nous incombe de veiller à ce que les chaînes d'approvisionnement fonctionnent efficacement, afin que les Canadiens puissent économiser de l'argent, vivre mieux et avoir accès aux produits qu'ils souhaitent acheter et, ce qui importe encore plus, au moment où ils en ont besoin. Cette responsabilité que Walmart Canada assume, en sa qualité de plus grande chaîne d'approvisionnement intégrée au monde, n'a jamais été aussi évidente qu'au cours des deux dernières années.

On peut dire sans se tromper que les événements mondiaux, l'évolution des attentes des clients et les nouvelles possibilités de croissance ont exigé que Walmart Canada investisse substantiellement dans sa chaîne d'approvisionnement canadienne. C'est la raison pour laquelle, au cours de l'été 2020, c'est-à-dire trois mois seulement après le début de la pandémie, nous avons engagé des dépenses de plus de 3,5 milliards de dollars liées à l'infrastructure de nos magasins et de notre chaîne d'approvisionnement, en effectuant des investissements emblématiques dans tout le pays et notamment à Surrey, à Calgary, à Cornwall, à Vaughan et à Moncton.

En tant que Canadien, je suis très fier que ces dépenses représentent notre programme d'investissement le plus ambitieux depuis notre arrivée au Canada, il y a plus de 25 ans.

Walmart est en voie de devenir également une entreprise régénératrice. Cela signifie que nous cherchons à utiliser notre taille et notre envergure pour avoir un effet positif. Compte tenu de l'incidence des chaînes d'approvisionnement sur l'environnement, nous considérons qu'une chaîne d'approvisionnement durable est essentielle à notre compétitivité à long terme, que cette chaîne joue un rôle de catalyseur de croissance propre et qu'elle nous apporte un avantage stratégique à long terme.

Dans ce cadre, nous nous sommes également engagés à devenir carboneutres à l'échelle mondiale d'ici 2040, sans avoir recours à des crédits pour compensation de carbone. Ici même au Canada, nous sommes très fiers de nous être engagés dans une mission visant à tenir notre promesse d'utiliser d'autres types d'énergie pour alimenter la totalité de notre parc de véhicules d'ici 2028.

Compte tenu de notre expérience en matière d'infrastructures mondiales et nationales, nous sommes heureux d'avoir l'occasion de nous entretenir aujourd'hui avec le Comité et de lui faire part de nos recommandations concernant la façon d'améliorer la résilience et l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada.

Je vais maintenant céder la parole à Francis Lalonde, qui va entrer dans les détails.

[Français]

**M. Francis Lalonde (vice-président, Transports, Walmart Canada):** Merci.

J'aimerais concentrer mes recommandations sur deux aspects: l'offre de main-d'œuvre et l'infrastructure.

Avant la pandémie, le Canada faisait face à une pénurie importante de travailleurs dans les secteurs de la chaîne d'approvisionnement et du transport. La situation ne fait qu'empirer.

En tant qu'employeur de premier plan au Canada en matière de transport, nous sommes conscients que le Canada peut faire des investissements marquants dans l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement, mais ces investissements risquent de s'essouffler si le Canada n'investit pas dans la main-d'œuvre.

Nous pensons que les gouvernements sont des partenaires essentiels pour accéder aux talents mondiaux et réduire les obstacles aux carrières dans les chaînes d'approvisionnement.

La première étape passe par l'immigration. Nous recommandons d'explorer les façons de donner la priorité aux postes liés à la chaîne d'approvisionnement et à la logistique dans le cadre des programmes de candidats des provinces afin d'attirer les talents mondiaux vers le Canada. C'est essentiel, car de nombreux emplois dans le domaine de la chaîne d'approvisionnement au Canada se trouvent dans des communautés dont la population est vieillissante et dont le taux de croissance ralentit. Sans immigration, la tendance à long terme sera de voir ces emplois se déplacer vers les centres urbains ou de voir les chaînes d'approvisionnement s'atrophier. L'immigration n'est cependant qu'une partie de la solution.

L'acquisition d'un permis de conduire commercial peut représenter des coûts de formation de 10 000 \$ à 15 000 \$ pour une personne. Nous encourageons vivement le gouvernement fédéral à établir un nouveau programme de formation qualifiée dont le mandat serait de compenser ces coûts de formation. Il est essentiel que ce financement soit versé aux individus, et non aux entreprises. Cela favoriserait la mobilité de la main-d'œuvre, la flexibilité des carrières et la concurrence, en plus de réduire les obstacles financiers à l'entrée dans la profession.

En ce qui concerne l'infrastructure, les événements récents ont mis davantage en évidence la fragilité de nos chaînes d'approvisionnement et exercé une pression accrue sur les entreprises et les réseaux pour qu'ils s'adaptent. Nous recommandons au gouvernement d'adopter une stratégie de la chaîne d'approvisionnement qui tient compte des défis futurs en matière de congestion, qui réduit les

temps de transit et qui assure la redondance des infrastructures dans nos corridors commerciaux.

Enfin, nous devons tirer des leçons de la pandémie ainsi que des récents événements météorologiques extrêmes et élaborer, avec les États-Unis, un guide qui assure une réponse en temps réel aux demandes d'exemptions réglementaires transfrontalières d'urgence, afin de maintenir la circulation des biens essentiels en cas de crise de la chaîne d'approvisionnement.

Walmart Canada est prête à s'associer aux gouvernements pour s'assurer que nos chaînes d'approvisionnement seront résilientes dans les décennies à venir.

Nous serons heureux de répondre aux questions, si vous en avez.

• (1620)

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

[Traduction]

Ensuite, nous entendrons M. Serge Buy, qui est président-directeur général de l'Association canadienne des traversiers.

Monsieur Buy, la parole est à vous, et vous disposez de cinq minutes.

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

Le secteur des traversiers est assurément essentiel à la chaîne d'approvisionnement du Canada. Chaque année, les membres de l'ACT transportent 55 millions de passagers, 22 millions de véhicules et des milliards de dollars de marchandises. Les traversiers relient les collectivités urbaines, rurales, éloignées et autochtones de toutes les régions du pays.

Fait important, les traversiers desservent des collectivités qui ne sont pas adéquatement desservies par d'autres modes de transport, ce qui en fait des maillons indispensables des chaînes d'approvisionnement pour les collectivités qui dépendent des traversiers. Par exemple, Inuvik compte sur les services de traversiers pour transporter des marchandises dans la ville et les collectivités environnantes, pendant les mois plus chauds de l'année. Les traversiers peuvent apporter des marchandises qui ne peuvent être transportées de façon sécuritaire sur les routes de glace. Évidemment, Terre-Neuve-et-Labrador et l'île de Vancouver sont également desservies par nos membres. Vous pouvez trouver des exemples de services de traversier dans les Prairies, dans le nord du Canada et dans le reste du pays.

Les perturbations des services réguliers de traversiers peuvent avoir une incidence considérable sur les chaînes d'approvisionnement. Les traversées retardées ou annulées peuvent entraîner des retards dans les livraisons aux entreprises. Dans des situations extrêmes, cela peut entraîner des pénuries d'aliments frais, de carburant et d'autres biens dans les collectivités qui dépendent des traversiers. En effet, les traversiers transportent également des biens — principalement des produits agricoles et des fruits de mer — destinés à la consommation intérieure ou à l'exportation, ce qui fait que les retards dans les traversées constituent un problème pour les collectivités qui perdent des revenus.

En effet, l'interruption des services de traversiers peut entraîner des pertes, par exemple, en raison de la détérioration du poisson fraîchement pêché. Elle peut également avoir une incidence sur la chaîne d'approvisionnement et les réseaux de transport au sens large, puisqu'il se peut que davantage de marchandises doivent être expédiées par voie aérienne ou terrestre. De plus, la circulation des camions dans les ports peut devenir plus congestionnée, et le fret peut s'accumuler dans les ports. Nous croyons qu'en investissant dans le secteur des traversiers, on peut renforcer l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement du Canada et l'aider à faire face à des crises comme les changements climatiques.

J'aimerais donner un exemple de la façon dont le secteur des traversiers a amélioré la résilience de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Les inondations qui ont balayé la Colombie-Britannique l'an dernier ont gravement perturbé la chaîne d'approvisionnement et les réseaux de transport, lorsque des tronçons d'autoroutes principales et certaines lignes ferroviaires ont été submergés ou endommagés. Sur l'île de Vancouver, des pénuries de nourriture et de carburant ont été signalées. Certaines personnes sont restées bloquées. Afin de faciliter l'acheminement des fournitures essentielles et le transport des personnes bloquées, BC Ferries a offert des traversées supplémentaires entre Victoria et Nanaimo, ainsi que le long de sa route Brentwood Bay-Mill Bay, pendant que les autoroutes étaient nettoyées. C'est un exemple clair de la façon dont les traversiers peuvent faire partie de la solution dans certaines de ces crises.

Le changement climatique constitue en effet un défi majeur pour le secteur des traversiers. Les phénomènes météorologiques extrêmes, les cycles erratiques de gel et de dégel, les inondations, l'érosion et d'autres conséquences du changement climatique ont donné lieu à un niveau d'incertitude et de risque sans précédent pour les opérations et les infrastructures des traversiers. Les chaînes d'approvisionnement peuvent également être touchées par des annulations prolongées de services de traversiers, une augmentation des retards ou des voyages annulés et une réduction de la planification et de la certitude logistique. La perspective d'une élévation du niveau de la mer et de phénomènes météorologiques extrêmes encore plus fréquents menace la viabilité à long terme du secteur. Pour résister aux perturbations et aux dommages dus au changement climatique, des investissements stratégiques soutenus seront nécessaires pour adapter les opérations, les navires, les terminaux et les autres infrastructures terrestres de soutien. Il sera également nécessaire d'investir pour réduire les émissions de GES.

La pandémie a également intensifié les pénuries chroniques de main-d'œuvre qui affectent le secteur des traversiers depuis un certain temps. J'ai remarqué que le représentant de Walmart avait parlé d'infrastructure et de main-d'œuvre. Je parle aussi d'infrastructure et de main-d'œuvre. La pandémie nous a posé des défis majeurs. Transports Canada prévoit que 43 % de la main-d'œuvre du transport maritime prendra sa retraite au cours des dix prochaines années. Du côté des traversiers, ce pourcentage sera beaucoup plus élevé, et ce problème surviendra beaucoup plus tôt.

Nous pouvons aussi vous donner un exemple — des exemples dans tout le pays en fait — où, à la suite de la pandémie, des cas de COVID-19 ont empêché les navires d'avancer. Nous avons connu ces problèmes dans le Canada atlantique, dans les Prairies, en Ontario et au Québec, et à l'heure actuelle, l'île de Haida Gwaii, sur la côte ouest, est desservie par des avions, car depuis dimanche, les traversiers ne peuvent plus transporter de passagers en raison d'une éclosion de COVID-19.

• (1625)

Dans certains services, la pandémie a assurément provoqué une forte baisse de la fréquentation, et donc des recettes. Des décisions difficiles devront être prises à l'avenir, qui pourraient avoir des répercussions sur la prestation des services.

Malgré le fait que le secteur des traversiers joue un rôle essentiel auprès des chaînes d'approvisionnement du Canada, et particulièrement auprès des collectivités qui dépendent des traversiers, il est souvent négligé. Il a été exclu à plusieurs reprises des programmes d'infrastructure. Il ne bénéficie d'aucun soutien particulier pour s'adapter au changement climatique ou réduire ses émissions de GES.

Ce secteur a besoin d'un partenaire fédéral engagé pour résoudre bon nombre des problèmes cruciaux auxquels il est confronté. Les communautés desservies par les traversiers ont d'ailleurs besoin d'un partenaire fédéral engagé pour résoudre certains de ces problèmes.

Les chaînes d'approvisionnement canadiennes ont besoin d'un service de traversier fiable, abordable et sûr pour livrer les marchandises sur les marchés nationaux et internationaux et pour réagir aux chocs qui surviennent dans les réseaux de transport.

Merci.

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

Nous accueillons maintenant M. Robert Lewis-Manning, président de la Chamber of Shipping.

Vous avez la parole.

**M. Robert Lewis-Manning (président, Chamber of Shipping):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Comme vous l'avez entendu, ces dernières années ont été très difficiles pour les partenaires des chaînes d'approvisionnement, mais le Canada a réussi à maintenir le commerce international malgré les difficultés posées par les manifestations, la pandémie et le changement climatique. Nous y sommes parvenus grâce à la collaboration avec les syndicats, à la mobilisation de tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement et à la réceptivité et à la capacité d'adaptation des ministères fédéraux aux besoins des industries.

Les recommandations que nous proposons aujourd'hui sont formulées du point de vue des transporteurs maritimes internationaux, des navires qui acheminent environ 60 % des produits du commerce international du Canada, en grande partie dans l'Ouest canadien.

La chaîne d'approvisionnement du Canada est un régime complexe de capacités interdépendantes régies par des contrats commerciaux et des cadres réglementaires, qui utilisent des ressources d'infrastructure indépendantes et communes. Dans la plupart des cas, cette dépendance ne fait que les problèmes et, par conséquent, les solutions doivent tenir compte de plus d'un aspect ou d'une capacité du régime de la chaîne d'approvisionnement, afin d'être efficaces et d'éviter des conséquences imprévues.

De nombreux témoins qui m'ont précédé ont déjà fait d'excellentes propositions, comme un financement continu et l'affectation de ressources du Fonds national des corridors commerciaux, un examen stratégique de la chaîne d'approvisionnement et des examens accélérés des grands projets d'infrastructure. Dans l'ensemble, nous sommes convaincus que le gouvernement a entendu ces appels et qu'il y donnera suite.

J'aimerais vous laisser avec quelques idées supplémentaires. Premièrement, en ce qui concerne le fret multimodal par conteneurs, le Canada devrait rapidement revoir les processus réglementaires pour faciliter le mouvement des conteneurs dans les terminaux qui ne les gèrent pas actuellement et créer une capacité de pointe supplémentaire. Cela nécessitera une capacité mobile supplémentaire de détection des radiations aux points d'entrée, qui sera gérée par l'Agence des services frontaliers du Canada.

Deuxièmement, étant donné la grave pénurie de terres industrielles dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral doit continuer d'aider les ports comme celui de Vancouver à acquérir des terres industrielles supplémentaires, de façon temporaire ou permanente, afin de soutenir la gestion du fret multimodal et de ses volumes accrus. La gestion du fret exige de l'espace, et cette ressource est limitée et précieuse.

Troisièmement, Transports Canada doit faciliter l'expansion du transport maritime à courte distance pour soutenir une capacité supplémentaire en matière de conteneurs. Bien que cette option n'ait pas été économiquement réalisable il y a seulement trois ans, elle mérite d'être réexaminée à l'échelle régionale.

Quatrièmement, Transports Canada doit accélérer les efforts du groupe de travail annoncé sur la chaîne d'approvisionnement et confier à l'industrie le soin de cerner les défaillances de la chaîne d'approvisionnement. Pendant la période d'intervention qui a suivi les inondations en Colombie-Britannique, Transports Canada a facilité le dialogue, mais ce sont les partenaires de la chaîne d'approvisionnement qui ont élaboré des plans d'urgence à court terme pour assurer la livraison des fournitures essentielles et la reprise du service. Cette initiative a été couronnée de succès. Il ne suffit pas que tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement fournissent des renseignements aux organismes de réglementation, et ces renseignements ne permettront pas de prendre des mesures et de trouver des solutions en temps opportun.

Cinquièmement, Transports Canada et le port de Vancouver doivent avancer prudemment dans le développement de leur système de gestion active du trafic maritime. Les membres du Comité ne le savent pas, mais il s'agit d'une initiative complexe et elle mérite une approche très réfléchie qui engage tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement. Nous ne pouvons pas nous permettre de nous tromper alors que le système ne fonctionne déjà pas de manière optimale.

Enfin, le Canada a besoin d'une stratégie nationale de mouillage pour aider à gérer la capacité de pointe en mer, ce qui est essentiel pour garantir que le nombre et la taille des mouillages disponibles dans les zones moins touchées sont adéquats pour soutenir l'ambition commerciale du Canada et les perturbations ponctuelles de la chaîne d'approvisionnement.

Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement ont des répercussions non seulement sur les entreprises et les consommateurs canadiens, mais aussi sur les communautés côtières et autochtones locales. La congestion des navires à la suite des inondations en Co-

lombie-Britannique était importante et a engendré une situation dans laquelle un nombre démesuré de navires cherchait à se réfugier dans les eaux côtières. Ce niveau inhabituel de congestion de porte-conteneurs prive les exportateurs canadiens d'une capacité d'ancrage dont ils ont grand besoin et d'une capacité d'appoint pour d'autres produits de base, comme les produits agricoles et les minéraux. Ce type de situation ne peut pas durer, et nous avons besoin que la chaîne d'approvisionnement soit plus productive et profite à tous les exportateurs et importateurs canadiens.

Trois années de perturbations ont mis en évidence des vulnérabilités systémiques qui nécessiteront une planification, une stratégie et des investissements à long terme. Il est probable que notre chaîne d'approvisionnement subira d'autres chocs et le gouvernement du Canada, les provinces et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement doivent se préparer à cette fatalité. Nous devons établir des plans d'urgence qui favorisent la reprise en douceur du service, qui, comme nous l'avons appris, pourrait prendre plus de six mois.

En résumé, il n'existe probablement pas de solution miracle pour atténuer le niveau actuel de congestion de la chaîne d'approvisionnement, mais le fait de permettre et de faciliter un dialogue mené par l'industrie accélérera la mise en œuvre de solutions à court terme, tandis que des solutions à plus long terme liées à la résilience de la chaîne d'approvisionnement seront élaborées.

Merci beaucoup et j'ai hâte de répondre à vos questions.

• (1630)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lewis-Manning.

Nous passons maintenant à Mme Kathleen Sullivan, directrice générale d'Aliments et boissons Canada.

Madame Sullivan, vous avez la parole.

**Mme Kathleen Sullivan (directrice générale, Aliments et boissons Canada):** Merci beaucoup et bonjour.

Je m'appelle Kathleen Sullivan et je suis la directrice générale d'Aliments et boissons Canada, qui représente le secteur manufacturier national des aliments et des boissons du Canada.

Je vous remercie de m'avoir invitée à m'exprimer aujourd'hui.

Le secteur des aliments et des boissons est l'un des secteurs manufacturiers les plus vastes du Canada. Présente dans toutes les provinces, cette industrie compte près de 8 000 fabricants, dont la grande majorité sont des petites entreprises. À pleine capacité, ce secteur emploie près de 300 000 personnes et joue un rôle central dans l'approvisionnement alimentaire du Canada. Il transforme des produits agricoles bruts provenant de tout le pays en aliments que vous trouvez dans votre épicerie, qui vont du pain à la charcuterie en passant par le yogourt, les légumes en conserve, le bacon et le beurre.

Le système alimentaire du Canada est le fondement de la souveraineté alimentaire nationale de notre pays. Il contribue aux économies nationale, provinciales et territoriales du Canada; il appuie nos objectifs en matière de commerce international; et il sous-tend la production et la sécurité alimentaires locales.

Ce système est une chaîne d'approvisionnement complexe. Il relie près de 200 000 exploitations agricoles, 8 000 fabricants d'aliments et de boissons, 15 000 magasins de détail et 100 000 restaurants, qui travaillent tous ensemble et avec les fournisseurs d'intrants et le secteur du transport pour que les Canadiens comme vous et moi disposent des aliments dont ils ont besoin.

Ces deux dernières années, la chaîne d'approvisionnement alimentaire du Canada a subi une pression excessive et déstabilisante. Aujourd'hui, plus de 90 % des entreprises alimentaires canadiennes connaissent des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement. Une enquête menée récemment auprès de mes membres a classé les perturbations de la chaîne d'approvisionnement parmi les trois principaux problèmes affectant le secteur, avec la main-d'œuvre et la compétitivité.

Les causes des perturbations de la chaîne d'approvisionnement sont complexes et comprennent les interruptions des chaînes d'approvisionnement mondiales dues à la pandémie, l'inflation des prix, les catastrophes naturelles, les pénuries de main-d'œuvre et la perturbation de l'infrastructure des transports.

Pour vous donner quelques exemples, tout d'abord, en novembre dernier, les inondations survenues en Colombie-Britannique ont eu des répercussions importantes sur la chaîne d'approvisionnement alimentaire, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de cette province. À la suite des inondations, la Colombie-Britannique, qui effectue 9 % de la transformation des aliments au Canada, a dû fermer des autoroutes, des services ferroviaires et des routes. Les retards dans le transport, les pénuries de chauffeurs et les obstacles liés à l'infrastructure ont eu des répercussions sur la capacité de transporter les produits des centres de distribution et des installations de transformation aux magasins de détail pour les consommateurs. Les producteurs agricoles et les transformateurs de produits alimentaires ont été mis à rude épreuve en raison de l'impossibilité de se procurer des aliments pour bétail et des préoccupations relatives au bien-être des animaux. En outre, les frais de transport ont explosé et restent élevés par rapport aux niveaux antérieurs aux inondations.

En mars, la possibilité d'une grève à la compagnie de chemin de fer du Pacifique du Canada, qui a bien sûr été très brève, a soulevé d'importantes préoccupations quant au fait que le système alimentaire du Canada dépend d'une infrastructure de transport fiable pour garantir que les Canadiens ont accès aux aliments dont ils ont besoin.

La guerre récente et tragique en Ukraine a entraîné une hausse du prix du blé et de la farine canadienne, la Russie et l'Ukraine représentant à elles deux près de 30 % des exportations mondiales de blé.

À l'heure actuelle, la préoccupation la plus pressante pour la stabilité de la chaîne d'approvisionnement est la main-d'œuvre. Le secteur de l'alimentation et des boissons est le principal employeur manufacturier du pays, mais aujourd'hui, les fabricants d'aliments et de boissons canadiens accusent une pénurie de main-d'œuvre de 20 à 25 %, ce qui est absolument effarant. Cette pénurie de main-d'œuvre a entraîné une réduction de 20 % de la production alimentaire nationale et nous prévoyons que ces pénuries persisteront après la pandémie, voire qu'elles s'aggraveront. À titre d'exemple, nous prévoyons qu'un quart de la main-d'œuvre de l'industrie atteindra l'âge de 65 ans au cours des cinq prochaines années.

Les récents changements apportés au Programme des travailleurs étrangers temporaires, pour lesquels Aliments et boissons Canada a

beaucoup milité, apporteront assurément un soulagement nécessaire et bienvenu à court terme aux entreprises canadiennes, pendant que l'industrie continuera de travailler avec le gouvernement à l'élaboration de mesures à plus long terme pour régler les problèmes de main-d'œuvre.

Les travaux relatifs à l'élaboration d'un plan stratégique national relatif à la main-d'œuvre pour le secteur agroalimentaire, en partenariat avec mon organisation, la Fédération canadienne de l'agriculture et le Conseil canadien pour les ressources humaines en agriculture, permettront également de trouver des solutions à moyen et à long terme pour relever nos difficultés liées à la main-d'œuvre et pourraient, je pense, servir de modèle à d'autres secteurs.

Nous serions heureux de pouvoir continuer à vous informer de l'avancement de ces travaux.

Enfin, je tiens à souligner, comme je l'ai déjà fait, que la grande majorité des entreprises du secteur canadien de la fabrication d'aliments et de boissons sont des petites entreprises. Je pense que l'élaboration d'un code de conduite avec le secteur de la vente au détail d'aliments au Canada contribuera également à améliorer les problèmes de la chaîne d'approvisionnement.

● (1635)

En conclusion, j'aimerais souligner le dévouement de tous les intervenants du système alimentaire canadien au cours des deux dernières années, qui ont travaillé pour que la chaîne d'approvisionnement alimentaire du Canada continue de fonctionner, ce qui n'est pas une mince affaire. Leur collaboration a permis de veiller à ce que les Canadiens aient accès à des aliments canadiens.

J'ai hâte de répondre à vos questions. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Sullivan.

[Français]

Nous passons maintenant à M. Hubert Rioux, de l'Institut de recherche en économie contemporaine.

Monsieur Rioux, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Hubert Rioux (chercheur, Institut de recherche en économie contemporaine):** Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous et à toutes.

Je représente aujourd'hui l'Institut de recherche en économie contemporaine, un organisme de recherche professionnelle indépendant qui se spécialise dans l'analyse des politiques industrielles, agroalimentaires et financières.

Au cours des deux dernières années, nous avons mis sur pied un chantier de recherche sur les questions liées à la réindustrialisation, à la relocalisation des activités de production et à la substitution des importations manufacturières. Ces tendances relèvent d'un mouvement de reconfiguration important des chaînes d'approvisionnement des économies occidentales, qui renverse progressivement le mouvement des délocalisations vers les pays à faibles coûts salariaux, de même que l'internationalisation des processus d'approvisionnement en intrants intermédiaires, qui avait été alimentée depuis les années 1990 par la méthode des flux tendus, la fameuse méthode juste-à-temps.

La crise sanitaire a évidemment accentué et accéléré cette reconfiguration, mais elle a peut-être surtout eu pour effet de mettre en évidence la multiplication des risques auxquels doivent faire face les chaînes d'approvisionnement mondiales. Ces risques incluent, par exemple, les crises économiques et financières, les changements climatiques, les conflits commerciaux qui se multiplient, la résurgence du nationalisme économique, l'instabilité géopolitique qui se généralise, les mouvements migratoires, les cyberattaques, et ainsi de suite.

Parmi les risques systémiques...

**Le président:** Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Rioux, mais il y a maintenant la sonnerie d'appel au vote à la Chambre des communes, alors je dois demander à mes collègues s'ils sont d'accord pour vous laisser continuer votre présentation.

Y a-t-il des objections?

**Des députés:** Non.

**Le président:** Merci beaucoup.

Vous pouvez continuer, monsieur Rioux.

**M. Hubert Rioux:** Je disais que, parmi les risques que je viens de mentionner, le plus immédiat du point de vue des entreprises, notamment celles du Canada, est l'accroissement des coûts, en particulier des coûts du transport maritime. Depuis le début de l'année 2020, le coût moyen d'un transport international par conteneur de 40 pieds a plus que quintuplé. Le prix des transports de l'Asie vers l'Europe de l'Ouest s'est accru particulièrement rapidement, mais les tarifs des routes entre l'Asie et l'Amérique du Nord et entre l'Europe et l'Amérique du Nord ont aussi plus que doublé.

Dans ce contexte, tant les pays de l'Union européenne que les États-Unis ont déjà mis en place un éventail d'initiatives qui visent à raccourcir les chaînes d'approvisionnement. Au cours de l'année 2020, par exemple, la Commission européenne a publié une stratégie industrielle pour l'Europe, dont l'un des objectifs principaux est de « renforcer l'autonomie stratégique » de l'Union européenne. Cette politique propose notamment des initiatives de maillage, c'est-à-dire des alliances industrielles, qui visent à substituer aux importations un approvisionnement local et une production européenne dans plusieurs domaines clés.

Dès 2021, l'administration Biden, aux États-Unis, a publié un rapport dans lequel on a déterminé les secteurs critiques pour lesquels les chaînes d'approvisionnement et de production américaines devaient être renforcées. Il s'agit des secteurs des semi-conducteurs, des batteries à grande capacité, des terres rares et des minéraux stratégiques comme le lithium et le graphite, ainsi que des produits pharmaceutiques et de leurs principes actifs. Par ailleurs, le gouvernement Biden a mis en place un consortium chargé de cibler jusqu'à une centaine de produits pharmaceutiques d'intérêt stratégique pour lesquels la production devra être relocalisée aux États-Unis en partie. Plusieurs milliards de dollars en investissements ont aussi été annoncés pour stimuler la production et renforcer les chaînes d'approvisionnement locales dans le secteur agroalimentaire.

Comparativement aux économies occidentales qui mettent en œuvre actuellement des politiques de relocalisation très vigoureuses, le Canada se révèle plutôt modeste. Depuis les années 1980, et même en dépit des prises de conscience imposées par la crise sanitaire, l'État fédéral canadien persiste à favoriser une approche plus libérale et peu interventionniste du développement économique. Il ne s'est doté d'aucune politique industrielle à proprement

parler. Cela demeure vrai deux ans après le dépôt du rapport du Conseil sur la stratégie industrielle du Canada.

De notre côté, nous proposons un certain nombre de choses susceptibles de favoriser la substitution des importations manufacturières canadiennes, notamment le soutien à la recherche-développement et à la commercialisation des innovations canadiennes, ainsi que l'appui à l'automatisation des entreprises manufacturières. Nous proposons également la mise en place de tarifs sur le carbone à la frontière, un soutien accru aux exportateurs, des plateformes de maillage entre producteurs et fournisseurs locaux, de même que des politiques préférentielles d'approvisionnement public.

Je serai heureux d'en dire plus à ceux que cela intéressera.

Je vous remercie.

● (1640)

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

[Traduction]

Chers collègues, étant donné que l'on a demandé la tenue d'un vote, je propose, avec votre accord, que nous terminions la séance d'aujourd'hui avec les observations liminaires de M. White, le président de Sysco Canada. Cela vous convient-il?

Puisqu'il n'y a pas d'objection, monsieur White, la parole est à vous.

**M. Randy White (président, Sysco Canada):** Merci et bonjour, monsieur le président et membres du Comité. Merci de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui avec mes collègues de l'industrie.

Je m'appelle Randy White et je suis le président de Sysco Canada. Sysco Canada est un chef de file national de la vente, de la commercialisation et de la distribution de produits alimentaires et non alimentaires à plus de 45 000 clients actifs dans les domaines de la restauration, des soins de santé, des soins de longue durée, des maisons de retraite, des établissements d'enseignement, des établissements d'hébergement et autres établissements de restauration hors de chez soi. Notre modèle d'entreprise comprend les produits frais, surgelés et secs, les fruits et légumes, les produits laitiers, la viande, les fruits de mer, ainsi que des produits en papier, les emballages destinés aux services alimentaires et toutes les autres fournitures de cette industrie.

Nous sommes un important moteur économique d'un bout à l'autre du pays et nous employons plus de 5 000 Canadiens qui travaillent dans 25 installations de grande taille, dont celle de la circonscription de M. Barsalou-Duval. Nous livrons nos produits dans toutes les provinces et tous les territoires grâce à une flotte de plus de 600 camions. De plus, nous sommes fiers de participer au programme Nutrition Nord du gouvernement du Canada, dans le cadre duquel nous livrons des produits alimentaires sains et de qualité dans certaines des régions les plus éloignées du Canada.



Chez Sysco, nous sommes déterminés à assurer le respect des normes les plus élevées en matière de sécurité alimentaire, de fiabilité et de qualité au sein du réseau d'approvisionnement alimentaire au Canada et dans le monde. Notre expertise est solide et très cohérente par rapport à la gestion de la chaîne d'approvisionnement alimentaire, et elle reste inégalée. Dans les premiers jours de la pandémie, ainsi que plus récemment avec les difficultés posées par les inondations extrêmes survenues en Colombie-Britannique, Sysco était en première ligne pour aider à résoudre les problèmes de chaîne d'approvisionnement et les questions logistiques, afin de s'assurer que les personnes qui vivent dans les régions les plus touchées puissent recevoir de la nourriture et d'autres fournitures. Nous avons l'expertise, l'expérience et les ressources nécessaires pour collaborer avec le gouvernement canadien à la recherche de solutions.

Monsieur le président, ce comité étudie la gestion de la chaîne d'approvisionnement du Canada et cette étude arrive à point nommé. J'aimerais citer trois domaines particuliers dans lesquels les entreprises comme la nôtre auraient besoin du soutien et de l'aide du gouvernement canadien, si possible.

Avant tout, la réussite de la chaîne d'approvisionnement repose sur les personnes. Ce sont les employés de Sysco, nos chauffeurs, le personnel de nos entrepôts et nos équipes qui nous permettent d'acheminer les aliments des exploitations à nos clients dans tout le pays. Je sais que nous ne sommes pas les seuls à dire que la pénurie de main-d'œuvre n'a jamais été aussi grave, car nous entendons parler de ce problème aujourd'hui à bien des égards. Voici d'ailleurs une statistique. Le dernier trimestre de la dernière année civile a révélé qu'il y avait plus de 22 000 postes de conducteurs de camions ouverts au Canada. Ce nombre n'a cessé d'augmenter. Ce chiffre est astronomique. Dans l'ensemble de notre réseau, nous avons besoin de plus de chauffeurs, de personnel d'entrepôt et d'employés en général pour pouvoir continuer à servir nos clients, à fournir des aliments dans les milieux gouvernementaux et dans le secteur privé.

Nous prenons note des récents changements apportés par le gouvernement fédéral au système des travailleurs étrangers temporaires, annoncés plus tôt cette année. Toutefois, nous avons surtout besoin, et ce, dès maintenant, que les demandes soient approuvées plus rapidement pour que nous puissions intégrer plus rapidement ces personnes au système, à la main-d'œuvre générale et à notre main-d'œuvre.

La deuxième chose, que nous avons constatée pendant la pandémie et surtout pendant les inondations en Colombie-Britannique, est le caractère disparate de la réglementation qui a entravé notre capacité d'acheminer la nourriture et les autres fournitures essentielles dans tout le pays. Par exemple, pour bon nombre de nos chauffeurs, la seule façon d'acheminer des fournitures dans les régions isolées de la Colombie-Britannique était de sortir du Canada, de passer par les États-Unis et de retraverser la frontière canadienne. Malheureusement, dans de nombreux cas, ils ont été bloqués aux postes-frontières en raison de problèmes de réglementation liés à la COVID compréhensibles qui changeaient parfois d'heure en heure. Ces règlements étaient appliqués de manière inégale, ce qui a entraîné des retards inutiles dans l'acheminement des aliments et des fournitures vers les Canadiens qui en avaient désespérément besoin. Avec la nomination récente du ministre responsable de la planification d'urgence, l'une de ses priorités doit être de travailler avec les provinces pour établir des protocoles permettant de réduire le fardeau administratif inutile en ces temps de crise. Ce point est très important.

Troisièmement, dans le budget de 2022, le gouvernement a souligné la nécessité que les véhicules électriques lourds fassent partie de la solution dans la lutte contre le changement climatique et la bataille pour atteindre l'objectif de la carboneutralité. Sysco Canada veut participer à cet objectif. Il est très connu que les tracteurs-remorques électriques sont extrêmement coûteux. Nous voulons travailler avec le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux pour accélérer l'adoption de véhicules électriques afin de contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

• (1645)

Compte tenu de notre expérience dans d'autres pays et ailleurs, nous serions un partenaire naturel avec lequel le gouvernement fédéral pourrait travailler à surmonter ce problème. Ce sont là quelques-unes des réflexions que je souhaitais faire aujourd'hui, et ajouter aux autres idées. Je suis sûr que nous pourrions en discuter davantage à l'avenir.

Merci, monsieur le président, et merci au Comité. J'ai hâte de discuter plus en détail de ces idées.

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

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier tous les témoins d'être présents aujourd'hui et d'avoir présenté leurs observations liminaires. Malheureusement, bien que cela soit rare, nous ne pourrions pas procéder à la série de questions aujourd'hui.

Cela dit, le greffier a indiqué qu'il serait très heureux de travailler avec vous pour veiller à ce que vous puissiez participer aux prochaines réunions. Je crois qu'il nous reste trois séances au cours desquelles nous poursuivrons notre discussion sur cette question. Nous avons hâte de vous accueillir à nouveau avec d'autres témoins pour que les députés puissent vous poser des questions.

Merci à tous.

Monsieur Barsalou-Duval, allez-y.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Monsieur le président, pour quelle raison ne reprendrons-nous pas la séance du Comité après le vote? Est-ce parce que le temps sera insuffisant ou qu'un autre comité siègera dans cette salle?

**Le président:** C'est malheureusement cela, monsieur Barsalou-Duval. Le vote est prévu vers 17 h 15. Puisqu'il faut compter 10 minutes pour faire revenir les membres du Comité, cela nous amènerait à 17 h 30 et c'est à cette heure que notre rencontre doit se terminer. C'est dommage.

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci à tous.

Monsieur Badawey, vous souhaitez proposer une motion.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Si vous le permettez, nous examinons certaines études à venir et j'aimerais prendre de l'avance quant à la communication au Comité de liaison de nos plans en matière de déplacement pour l'automne. Nous examinons l'expansion des ports, les études sur la modernisation des ports. J'aimerais présenter une motion:

Que, dans le cadre de l'étude du Comité sur les grands projets d'agrandissement des infrastructures portuaires du Canada, le greffier du Comité, en consultation avec le président, rédige un itinéraire préliminaire du voyage dans le cadre duquel les membres du Comité se rendraient à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), à Halifax (Nouvelle-Écosse), à Montréal (Québec), dans la région de Hamilton-Niagara (Ontario), à Vancouver et à Prince Rupert (Colombie-Britannique), à Seattle (Washington, États-Unis), ainsi qu'au port de Rotterdam (Pays-Bas), à l'automne 2022.

• (1650)

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

Y a-t-il des discussions ou des commentaires à ce sujet?

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** J'appuie cette motion, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Barsalou-Duval, allez-y.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Monsieur le président, je n'ai pas d'intervention à faire sur la motion. Cependant, puisque mon collègue a déposé une motion, j'en aurais une à déposer par la suite, moi aussi.

[Traduction]

**Le président:** Êtes-vous favorables à cette motion?

**Des députés:** Oui.

(La motion est adoptée)

**Le président:** Merci, chers collègues.

Monsieur Barsalou-Duval, allez-y.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Ma motion concerne également les travaux du Comité de l'automne prochain et elle comporte une proposition de voyage:

Que le Comité, dans le cadre de l'étude d'impact de la navigation commerciale sur l'érosion des berges, se rende à l'automne 2022 dans les circonscriptions de Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères et de Berthier—Maskinongé afin de constater l'état des berges et rencontrer les citoyens touchés par cette situation.

Je sou mets cette motion au Comité aux fins de discussion. Je trouve qu'aller sur les lieux où les problèmes sont vécus démontre l'importance que nous accordons à cet enjeu.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

Y a-t-il des questions ou des commentaires?

[Traduction]

Êtes-vous favorables à cette motion?

**Des députés:** Oui.

(La motion est adoptée)

**Le président:** Merci beaucoup, chers collègues, et encore merci aux témoins.

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>