



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 016**

Le jeudi 5 mai 2022

---

Président : M. Peter Schiefke





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

Le jeudi 5 mai 2022

• (1535)

[Français]

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

Je vous souhaite la bienvenue à la réunion n° 16 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 de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les députés peuvent participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

[Traduction]

Conformément à la directive prise par le Bureau de régie interne le 10 mars 2022, les personnes présentes dans la salle doivent porter un masque durant les délibérations, exception faite des députés qui sont assis à leur place.

Voici quelques consignes pour les témoins et les députés.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Si vous participez à la réunion par vidéoconférence, vous pouvez cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer. Je vous demanderais de le désactiver quand vous n'intervenez pas.

Pour accéder aux services d'interprétation, les personnes qui utilisent l'application Zoom peuvent sélectionner le parquet, l'anglais ou le français au bas de leur écran. Les personnes présentes dans la salle peuvent utiliser leur oreillette et sélectionner le canal désiré.

Je vous rappelle que vous devez toujours vous adresser à la présidence.

Les députés qui siègent en personne peuvent lever la main pour demander la parole, et ceux qui utilisent l'application Zoom peuvent recourir à la fonction de main levée. Avec l'aide du greffier, je ferai de mon mieux pour respecter l'ordre d'intervention. Nous vous remercions à l'avance de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Chers collègues, le Comité accueille aujourd'hui le président de la Chamber of Shipping, M. Robert Lewis-Manning; la directrice générale d'Aliments et boissons Canada, Mme Kathleen Sullivan; la directrice, Affaires publiques et secrétaire corporatif de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, Mme Larissa Fenn; le président du conseil d'administration ainsi que la présidente et chef de la direction de l'Association nationale des engraisseurs de bovins, M. James Bekkering et Mme Janice Tranberg. Nous recevons aussi un expert-conseil auprès de la Western Grain Elevator Association, M. Tyler Bjornson.

Nous espérons également que M. Serge Buy, le président-directeur général de l'Association canadienne des traversiers, et M. Dennis A. Darby, le président-directeur général des Manufacturiers et exportateurs du Canada, seront en ligne bientôt.

Nous allons commencer avec les remarques liminaires de la porte-parole de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa.

Madame Fenn, vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

**Mme Larissa Fenn (directrice, Affaires publiques et secrétaire corporatif, Administration portuaire de Hamilton-Oshawa):** Merci.

Bonjour, monsieur le président, et bonjour, distingués membres du Comité. Merci de me donner la possibilité de discuter avec vous des mesures qui seront nécessaires pour doter le Canada de chaînes d'approvisionnement durables et résilientes.

L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, ou HOPA Ports, est le plus grand réseau portuaire intégré des Grands Lacs, qui comprend des installations portuaires et maritimes à Hamilton, à Oshawa et à Niagara. Nous possédons ou exploitons plus de 1 000 acres d'installations portuaires industrielles, et la manutention du fret qui y transite représente quelque 40 000 emplois en Ontario.

Dans la région des Grands Lacs, la résilience de la chaîne d'approvisionnement tient à deux choses: la capacité et l'innovation. Comme nous l'avons constaté à Hamilton et à Oshawa, la demande de terrains pour les industries fortement dépendantes du transport est très forte, et nous nous activons actuellement à augmenter l'offre de terrains de plus grande valeur dans la région de Niagara pour stimuler la création d'emplois et les investissements. Nous veillons à ce que les entreprises qui s'installent sur les terrains d'un port puissent compter sur un partenaire fiable et qu'elles aient accès à des services de transport multimodal intégrés.

Le Fonds national des corridors commerciaux, ou FNCC, s'est avéré d'une extraordinaire efficacité pour le renforcement de la capacité et le renouveau industriel. Plus que jamais, il faut mettre à profit le FNCC, un programme couronné de succès et très bien administré, pour favoriser la mise en place des chaînes d'approvisionnement rentables et éconergétiques essentielles à la relance économique du Canada. Je vais vous donner un exemple de ce que ce programme peut nous permettre de faire.

En 2017, HOPA Ports a lancé un projet de réaménagement de Westport, à Hamilton, qui visait à moderniser les infrastructures et les installations portuaires dans une des plus vieilles zones des terrains portuaires. Grâce à un investissement d'un peu plus de 17 millions de dollars du FNCC et à un montant de contrepartie supérieur de HOPA Ports, le projet a permis de construire de nouveaux quais, de prolonger des rails, de reconfigurer des zones de manutention du fret et d'installer de nouveaux entrepôts. Dans la foulée du projet, maintenant terminé, le privé a investi plus de 77 millions de dollars, deux nouvelles parcelles à réaménager ont été créées au quai 15, il y a eu une hausse de 105 % de l'emploi dans la zone, de 27 % du nombre de wagons et du volume de fret traité dans les installations portuaires, y compris une augmentation de 100 % de l'acier et de 500 % du sucre par rapport à 2017.

Nous cherchons actuellement d'autres emplacements dans la région du Golden Horseshoe et nous avons déjà en tête d'autres projets d'amélioration des infrastructures qui pourraient démarrer immédiatement. Ces améliorations auraient des retombées directes sur les économies locales et permettraient de renforcer les chaînes d'approvisionnement du Canada.

C'est encourageant de voir autant de possibilités dans notre région mais, comme les autres administrations portuaires, les ambitions de HOPA Ports sont freinées par sa limite d'emprunt et sa capacité d'investir dans les nouvelles infrastructures. Les administrations portuaires doivent avoir plus de latitude pour trouver leur propre financement en fonction des critères du marché. Je sais que c'est ce que d'autres administrations portuaires canadiennes vous ont dit, et HOPA Ports se rallie à cette idée.

Nous recommandons par ailleurs que les administrations portuaires disposent de pouvoirs accrus pour remplir leur mandat de facilitation des échanges commerciaux. Il faut élargir la définition d'activités multimodales pour qu'il soit plus facile pour nous d'acquiescer des terrains et d'y exploiter des installations logistiques et des ports intérieurs, et d'y mener d'autres activités liées aux chaînes d'approvisionnement. Enfin, HOPA Ports et ses homologues occupent une position de choix pour soutenir les efforts du Canada dans la lutte aux changements climatiques et mettre de l'avant ses cibles de réduction des émissions. C'est pourquoi nous recommandons que les administrations portuaires soient admissibles aux programmes fédéraux axés sur la décarbonisation, l'innovation et les combustibles de demain.

L'innovation est l'autre élément clé pour favoriser la résilience de la chaîne d'approvisionnement. À ce sujet, je voudrais me concentrer sur deux facettes, soit les possibilités accrues de transport maritime à courte distance sur les Grands Lacs et le rôle des données dans l'optimisation des choix en matière de transport à l'échelle du système.

La région ontarienne du Golden Horseshoe connaît un essor parmi les plus rapides en Amérique du Nord, mais son bilan est en revanche catastrophique pour ce qui a trait à la congestion routière, qui coûte 6 milliards de dollars par année. Ces facteurs, combinés à l'urgence de réduire l'empreinte carbone du transport, doivent nous convaincre de donner un coup de barre et amorcer une transition vers une intensification du transport maritime.

Comme vous le savez, la circulation de conteneurs maritimes à grande échelle est quasiment inexistante sur les Grands Lacs puisque la plupart des conteneurs sont déchargés des bateaux et mis sur des camions à Montréal. Plus de 10 000 camions circulent

chaque jour sur l'autoroute 401, une des plus fréquentées du Canada.

Or, le réseau de la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent n'est pas utilisé au maximum de sa capacité, et le marché tâte le terrain. L'été passé, notre partenaire de Hamilton a mis à l'essai un nouveau service de transport de conteneurs entre Montréal et Hamilton. L'offre de nouveaux modes de transport peut nous aider à opérer un changement systémique en matière de transport des marchandises, et c'est à cette échelle qu'il faut agir si nous voulons vraiment réduire les émissions de gaz à effet de serre et la congestion routière.

Pour exploiter ce potentiel, nous pouvons aussi tirer profit des données sur les flux de marchandises dans une optique d'optimisation du transport maritime. Avec l'appui de Transports Canada, HOPA Ports travaille actuellement à un projet d'analyse de données sur les flux de marchandises entre le sud de l'Ontario et le Midwest américain. Ce genre de projet représente une première étape essentielle pour comprendre comment de nouveaux choix de modes de transport peuvent transformer la situation dans la région des Grands Lacs.

Avant la pandémie, nous avons eu le bonheur de faire visiter le port de Hamilton aux membres du comité parlementaire, et nous avons accueilli avec reconnaissance sa recommandation d'établir un corridor commercial officiel dans la région de Hamilton-Niagara. La région des Grands Lacs a eu son lot de problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement, mais elle recèle néanmoins d'immenses possibilités. HOPA Ports est toujours là pour faire sa part dans un esprit de durabilité et de partenariat avec les communautés portuaires.

• (1540)

Nous sommes impatients de collaborer avec vous à la construction d'un Canada résilient et prospère, capable de tirer le meilleur parti de ses infrastructures de transport.

Merci. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

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

Nous passons maintenant au président de l'Association nationale des engraisseurs de bovins, M. James Bekkering.

Monsieur Bekkering, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. James Bekkering (président du conseil d'administration, Association nationale des engraisseurs de bovins):** Merci.

Bonjour. Je suis le président de l'Association nationale des engraisseurs de bovins et je possède également un parc d'engraissement à Taber, en Alberta. Je suis accompagné aujourd'hui de la présidente et chef de la direction de notre Association.

Notre association a été fondée en 2007 pour présenter un front uni dans la défense des intérêts des engraisseurs de bovins du Canada. Nos grands objectifs sont la croissance durable et la profitabilité, l'accroissement de la compétitivité, ainsi que le renforcement du leadership et du travail en partenariat au sein de l'industrie.

Les pressions énormes qui pèsent actuellement sur les chaînes d'approvisionnement agricole menacent la sécurité alimentaire nationale. Dans l'industrie du bœuf, les pressions viennent surtout des difficultés liées à l'approvisionnement en intrants agricoles essentiels, et notamment les aliments pour le bétail, et à l'acheminement du bétail et des produits du bœuf le long de la chaîne d'approvisionnement.

L'an dernier, la sécheresse sans précédent qui a frappé l'Ouest canadien a entraîné des pénuries importantes dans les aliments pour animaux et l'obligation d'augmenter les importations des États-Unis. La hausse de la demande d'aliments pour animaux et les incendies ainsi que les inondations en Colombie-Britannique ont mis en évidence une multitude de déficiences dans nos systèmes de transport. Actuellement, le temps froid et sec dans certaines parties de l'ouest du Canada ne laisse rien présager de bon pour les récoltes et fait craindre une exacerbation des problèmes dans le système de transport.

De plus, l'année a été marquée par divers « cygnes noirs », des événements rares aux conséquences extrêmes comme les manifestations à la frontière canado-américaine qui ont stoppé le transport du bœuf et du bétail, les arrêts de travail des employés du Canadien Pacifique, la nécessité accrue de prévoir de la nourriture pour le reste du monde à cause de la guerre en Ukraine. Tout cela a aggravé les problèmes qui pèsent sur la chaîne d'approvisionnement du bétail.

Prenons l'exemple du transport ferroviaire. Dans l'Ouest canadien, la dépendance au Canadien Pacifique est presque totale. En Alberta, durant la grève des employés du chemin de fer, l'approvisionnement en céréales fourragères d'une ou deux semaines à peine nous a fait craindre le pire pour nos animaux. Par chance, la grève a été d'assez courte durée, mais elle nous a ouvert les yeux sur notre extrême dépendance au Canadien Pacifique. Nous reconnaissons le droit de grève des Canadiens mais, considérant que le transport ferroviaire est un monopole et que le bien-être animal est en cause, nous demandons au gouvernement du Canada de désigner ce service comme étant essentiel.

Il est important de saisir les particularités du secteur du transport d'animaux vivants. Du bétail traverse la frontière canado-américaine tous les jours. Les États-Unis nous envoient du jeune bétail pour réapprovisionner nos fermes, et les bovins engraisés sont exportés aux États-Unis pour la transformation. Au Canada, les camionneurs transportent le bétail entre les fermes et les installations de transformation, ils évacuent le lisier et ils transportent des aliments et des fournitures. Parce que le bien-être est toujours au premier plan, les camionneurs reçoivent une formation spécialisée pour transporter des animaux vivants. Ils doivent se conformer à la réglementation sur le transport des animaux vivants de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, l'ACIA, de même qu'à la réglementation sur les dispositifs de consignation électronique, les DCE, qui porte sur la conduite sûre et responsable.

Malheureusement, le gouvernement a établi ces deux règlements de manière parallèle, sans tenir compte des particularités du transport d'animaux vivants. Les dispositions de ces règlements ne sont pas uniformes pour ce qui est des pauses obligatoires des conducteurs et des installations prévues pour les animaux vivants durant ces pauses. La réglementation n'est pas suffisamment souple pour que le bien-être des animaux soit traité comme une priorité, contrairement à la réglementation américaine.

• (1545)

**Mme Janice Tranberg (présidente et chef de la direction, Association nationale des engraisseurs de bovins):** La hausse des frais de transport vient s'ajouter à tous ces problèmes. Le prix des aliments pour animaux n'a jamais été aussi élevé, et c'est sans compter les frais de transport qui augmentent. Sous l'effet combiné de l'augmentation du prix du carburant et de la taxe de 50 \$ par tonne de carbone, le transport par camion n'est plus une option viable dans certaines régions, et les choses iront de mal en pis quand les tarifs passeront à 170 \$ par tonne. Enfin, parce que l'industrie est essentiellement rurale, elle a besoin de routes et de ponts bien entretenus dans les régions rurales, mais que les municipalités ont de la difficulté à trouver le financement nécessaire. L'accumulation des problèmes entraîne une hausse des coûts de production, des pertes de production et de ventes, ainsi qu'un recul des revenus et des investissements, avec pour résultat que la compétitivité de l'industrie est maintenant en péril.

Nous remercions le comité des transports de se pencher sur les problèmes de la chaîne d'approvisionnement. Nous avons quelques recommandations à lui faire pour assurer le maintien de la compétitivité du secteur canadien de la production bovine. Dans l'Ouest canadien, le service ferroviaire est en quelque sorte un monopole puisqu'il n'y a pas d'option de rechange. Pour cette raison, le transport ferroviaire devrait être désigné comme un service essentiel. Les règlements comme ceux qui encadrent les DCE devraient tenir compte des conditions particulières du transport d'animaux vivants, et le Canada devrait les renforcer pour que la compétitivité de notre secteur ne soit pas compromise par rapport à celle des États-Unis. Il est par ailleurs urgent de chercher des solutions à la pénurie croissante de conducteurs dans l'industrie du camionnage, en portant une attention spéciale aux qualifications requises pour le transport d'animaux vivants. Le gouvernement devra tenir compte de la hausse des coûts du transport et de la taxation s'il ne veut pas nuire à la compétitivité de son industrie. Outre les réseaux ruraux à large bande, des investissements dans les actifs économiques durables seront absolument essentiels pour le secteur agricole, que ce soit dans les routes, les ponts, les réseaux locaux de transport ou l'amélioration des liaisons ferroviaires, des installations d'entreposage et des infrastructures.

Merci.

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

Nous entendrons maintenant M. Tyler Bjornson, de la Western Grain Elevator Association.

Monsieur Bjornson, vous avez cinq minutes.

**M. Tyler Bjornson (expert-conseil, Western Grain Elevator Association):** Merci de cette présentation, monsieur le président.

Les grains en vrac représentent annuellement 20 % environ du volume du transport ferroviaire total et des revenus associés. De ce fait, les membres de la Western Grain Elevator Association, ou WGEA, comptent parmi les principaux utilisateurs des chemins de fer et des ports canadiens.

Depuis des décennies, l'industrie du grain doit composer avec toutes sortes de complications liées au transport de ses produits vers les marchés. Le Comité sait sans doute que la Loi sur les transports au Canada a été modifiée en 2018. À ce moment, le Parlement a apporté trois modifications à la Loi qui étaient censées aider les expéditeurs de grains en corrigeant le déséquilibre des pouvoirs causé par la situation de quasi-monopole.

Ces modifications visaient à remplacer la disposition sur l'interconnexion élargie par une disposition sur l'interconnexion de longue distance, à permettre l'inclusion de sanctions réciproques dans les ententes sur les niveaux de service et à octroyer à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'enquêter de sa propre initiative. Depuis l'adoption de ces mesures, aucune demande d'interconnexion de longue distance n'a été faite, aucun membre de la WGEA n'a réussi à négocier une entente de services ferroviaires comportant de véritables sanctions réciproques, et l'Office n'a lancé aucune enquête de sa propre initiative pour régler des problèmes très manifestes liés au service.

Les expéditeurs de grains ont reçu des services de très piètre qualité en 2022. Les commandes de wagons étaient remplies à moitié la plupart du temps. Dans leurs plans respectifs de transport ferroviaire du grain, le Canadien National a prévu la fourniture de 5 350 wagons par semaine les mois d'hiver, et le Canadien Pacifique en a prévu 4 350. Malheureusement, après une des pires sécheresses de l'histoire, les agriculteurs canadiens ont vu leur production totale chuter de 35 % cette année.

Les expéditeurs de grains du Canada ont donc commandé beaucoup moins de wagons que prévu. Par exemple, durant la semaine du 13 février, les expéditeurs ont commandé 1 204 wagons au Canadien National, mais ils en ont reçu seulement 550, soit 44 % de leur commande. On parle pourtant de 1 204 wagons commandés, alors que 5 350 étaient prévus. Le bilan est assez semblable du côté du Canadien Pacifique, avec un mois de janvier pire encore. Cette année, les sociétés ferroviaires ont fourni des services très médiocres au cours des mois névralgiques de l'hiver, malgré une sécheresse très grave et une baisse très marquée de la demande.

Aucune des modifications apportées en 2018 pour redresser la situation n'a été concluante. Les mesures prévues dans la Loi sont foncièrement déficientes. Elles ne permettent pas aux transporteurs de demander des comptes aux sociétés ferroviaires relativement aux services fournis sur une base courante. Pour changer les comportements, il faut s'attaquer au portefeuille de ces sociétés, qui autrement n'ont pas vraiment de raison de donner un bon service. On pourrait par exemple rétablir le régime d'interconnexion élargie et rendre les sanctions réciproques automatiques. On pourrait aussi demander aux sociétés ferroviaires des comptes relativement aux chiffres inscrits dans leur plan annuel de transport de grains, qui pourraient aller aussi loin que l'instauration de droits d'exploitation conjointe des voies.

Pour conclure, je voudrais formuler quelques observations concernant deux autres problèmes connexes.

Depuis plus d'une décennie, il y a eu chaque année une grève ou un lock-out, ou des menaces de grève ou de lock-out des employés d'une ou des deux sociétés ferroviaires. Chaque fois, les transformateurs d'aliments du Canada et les clients internationaux se sont fait dire qu'ils risquaient de ne pas recevoir les grains requis pour fabriquer des denrées de base. Ils ont dû rivaliser d'imagination pour poursuivre leurs activités et chercher d'autres fournisseurs de grains à l'extérieur du Canada. C'est très mauvais pour la réputation du Canada.

Il faut absolument considérer l'avantage qu'il y aurait à établir un cadre de règlement juste et ordonné des conflits de travail entre les sociétés ferroviaires et les syndicats, qui prévoirait l'arbitrage obligatoire et éviterait les conséquences déléteres des interruptions de service, d'autant plus si les deux parties sont convaincues que leurs positions de négociation sont raisonnables.

L'argument comme quoi cette approche menace l'intégrité des relations de travail fait abstraction de la dynamique unique qui se crée dans un marché sous l'emprise du monopole d'un transporteur ferroviaire, et les préoccupations soulevées par cette approche ne suffisent certainement pas à faire oublier que les interruptions constantes du service ferroviaire nuisent grièvement à l'économie canadienne.

Le secteur des grains fait partie du chœur grandissant des associations d'entrepreneurs canadiens qui pressent le gouvernement fédéral de désigner le service ferroviaire comme un service essentiel.

Enfin, la WGEA estime qu'il faut réformer la gouvernance des autorités portuaires au Canada. Ces entités exercent un monopole légal et disposent de pouvoirs décisionnels exclusifs sur des aspects stratégiques pour les points d'entrée maritimes et les économies qu'ils desservent. Normalement, les gouvernements imposent des mécanismes de contrôle pour éviter les résultats discutables d'un tel déséquilibre des pouvoirs.

L'absence de tels mécanismes de contrôle a ouvert la voie à des conflits d'intérêts, à des hausses exorbitantes des loyers et des frais, à des problèmes liés au renouvellement des baux, à l'ingérence des municipalités et des provinces dans les compétences fédérales et à des priorités douteuses concernant les infrastructures.

• (1550)

Nous prions le Comité d'inclure dans son étude les modifications à envisager à la Loi maritime du Canada pour remédier à cette situation.

Merci de m'avoir accordé votre temps. Je répondrai volontiers aux questions du Comité.

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

Pour finir, nous écouterons les remarques liminaires de M. Dennis A. Darby, de l'organisme Manufacturiers et exportateurs du Canada.

Monsieur Darby, vous avez la parole pour les cinq minutes qui suivent.

**M. Dennis Darby (président-directeur général, Manufacturiers et exportateurs du Canada):** Merci. Bonjour à tous.

Je suis heureux de représenter devant vous les 90 000 manufacturiers et exportateurs du Canada, ainsi que les 2 500 membres de Manufacturiers et exportateurs du Canada, MEC, dans le cadre de votre étude sur l'état de la chaîne d'approvisionnement.

Je vais donner quelques données factuelles. L'industrie manufacturière compte pour 10 % environ du produit intérieur brut canadien, et les deux tiers environ des exportations à valeur ajoutée. Elle assure des emplois bien rémunérés à quelque 1,7 million de personnes à l'échelle du pays. Notre association représente des entreprises de toutes les tailles, de toutes les régions et de tous les secteurs industriels.

MEC est depuis longtemps le porte-voix des manufacturiers relativement aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement. Nous étions présents au sommet sur la chaîne d'approvisionnement du ministre Alghabra et nous poursuivons notre engagement à l'échelle du Canada. L'état de nos chaînes d'approvisionnement nous préoccupe au plus haut point, surtout celles du secteur manufacturier.

En mars, nous avons sondé les manufacturiers au sujet des problèmes dans leurs chaînes d'approvisionnement. Leurs réponses ont confirmé ce que nous entendions depuis des mois sur le terrain: 9 manufacturiers sur 10 ont déclaré qu'ils faisaient face à ce genre de problèmes, et 60 % d'entre eux ont qualifié les problèmes rencontrés de graves ou de majeurs.

Conséquemment, ils ont essayé des pertes de ventes de l'ordre de 10,5 milliards de dollars à cause des retards et des contrats perdus. Parmi les répondants, 8 sur 10 ont été obligés d'augmenter leurs prix, et moins de 20 % ont envisagé de s'approvisionner au Canada en raison des perturbations et de l'impossibilité de trouver des fournisseurs ici. Ils sont 44 % environ à ne pas pouvoir trouver de fournisseurs canadiens. La pénurie et le coût de la main-d'œuvre font dire à 28 % seulement des manufacturiers qu'ils envisageraient un déménagement ou même un accroissement de leur production au Canada pour parer aux perturbations dans la chaîne d'approvisionnement. Enfin, la plupart des manufacturiers du Canada estiment que ces perturbations ne se résorberont pas avant 2023, et pourraient même se prolonger jusqu'en 2024.

En résumé, la crise de la chaîne d'approvisionnement frappe tous les secteurs de l'industrie manufacturière, et toutes sortes de produits, de matériaux et d'ingrédients, et on ne voit pas la lumière au bout du tunnel. En un mot, cette crise compromet notre relance et celle de l'ensemble de l'économie.

Nous avons quelques suggestions. Nous sommes bien conscients que certains des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement canadienne échappent à notre contrôle. Personne n'a de baguette magique pour réparer tous les dommages consécutifs à la pandémie de COVID-19. Personne ne peut abolir la politique « zéro COVID » de la Chine, à l'origine des perturbations incessantes des chaînes d'approvisionnement.

En revanche, nous pouvons régler nous-mêmes la plupart des problèmes dont j'ai parlé et sur lesquels portait notre sondage. Je sais que le gouvernement fédéral et le Comité le comprennent, mais je crois qu'il faut intensifier les efforts pour dénouer cette situation.

Le sommet sur la chaîne d'approvisionnement tenu en janvier a représenté un grand pas en avant pour les parties prenantes, mais le temps est venu d'agir. Nous avons quelques solutions à vous proposer.

Premièrement, à court terme, il faut aider les entreprises manufacturières qui continuent d'être touchées par des perturbations des chaînes d'approvisionnement. Même si on en parle peu, la plupart de nos entreprises manufacturières sont généralement plus petites que leurs homologues d'envergure mondiale et elles se retrouvent au bas de la liste des priorités quand elles commandent des micro-puces ou d'autres pièces dont les stocks sont faibles. Il faut régler ce problème propre au Canada en créant des passerelles pour aider les manufacturiers en temps de pénurie.

Deuxièmement, il faut vraiment faire quelque chose concernant les politiques d'achat aux États-Unis et d'autres mesures protectionnistes. Notre gouvernement et nos diplomates travaillent d'arrachepied pour atténuer les effets des tendances protectionnistes de l'actuel gouvernement américain, c'est clair. Il faut toutefois que le milieu des affaires et le gouvernement unissent leurs efforts pour maintenir la pression. Il faut en arriver à une politique d'achat en Amérique du Nord, pas seulement aux États-Unis. Ce serait un des moyens à notre disposition pour continuer de faire partie intégrante de sa chaîne d'approvisionnement et pour la raccourcir.

Troisièmement, il faut recourir à l'immigration pour combler les pénuries de main-d'œuvre. Il faut vraiment s'attaquer aux arriérés accumulés durant la pandémie. Nous encourageons le gouvernement à consacrer toutes les ressources qu'il pourra mobiliser à l'élimination des arriérés. Il sera primordial d'augmenter l'objectif d'accueil à 500 000 personnes par année pour le programme économique parce que nous avons un besoin urgent de travailleurs. La pénurie touche tous les secteurs de notre économie, et le secteur manufacturier n'y échappe pas, loin de là.

À notre avis, le Canada devra à long terme adopter une stratégie pour le secteur manufacturier qui proposera un schéma des chaînes d'approvisionnement. Durant la pandémie, quand des fabricants se sont rééquipés et ont produit de l'équipement de protection individuelle, nous avons bien vu que nous connaissons très mal nos propres chaînes d'approvisionnement. Qui mieux que le gouvernement peut établir ce schéma pour nous permettre de repérer et de corriger les lacunes dans ces chaînes?

Comme d'autres l'ont dit de façon beaucoup plus éloquente avant moi, il est essentiel de faire en sorte que notre infrastructure de transport résiste aux perturbations. Outre les torts énormes que causent les barrages routiers et les conflits de travail à nos chaînes d'approvisionnement du secteur manufacturier, le fait est qu'ils entachent notre réputation à l'étranger, et surtout auprès de nos principaux partenaires commerciaux, et c'est encore plus grave. Chaque fois, le Canada perd des plumes. Chaque fois, nous comptons dans notre propre but.

Il faut accélérer les investissements dans les projets d'infrastructures commerciales essentielles comme les ports, les chemins de fer et les frontières. Il faut optimiser les processus d'approvisionnement du gouvernement dans ces secteurs pour soutenir ces chaînes d'approvisionnement. Le budget de 2022 contenait des mesures encourageantes, mais il faudra augmenter considérablement nos dépenses si nous voulons rivaliser avec nos pairs.

Quatrièmement, les manufacturiers auront besoin de soutien accru pour favoriser l'adoption rapide des technologies d'automatisation. Pourquoi? Parce qu'en accroissant la compétitivité et la taille de nos entreprises, nous pourrions produire davantage et réduire notre dépendance aux fournisseurs étrangers.

• (1555)

En conclusion, l'état de la chaîne d'approvisionnement nous inquiète énormément. Les problèmes sont très profonds et notre industrie a urgemment besoin de mesures énergiques. Nous nous sommes engagés, au nom de nos membres, à collaborer avec le gouvernement. Je suis convaincu que les solutions proposées offrent une voie dans la bonne direction.

Merci de nous avoir permis de prendre la parole aujourd'hui et de prendre part à cette étude d'une grande importance.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le président-directeur général.

Je remercie les témoins de comparaître devant le Comité.

Mme Marilyn Gladu lancera la période des questions.

Madame Gladu, la parole est à vous pour les six prochaines minutes.

**Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins, et tout particulièrement à ceux d'entre vous qui sont de retour parce que nous avons dû interrompre la dernière réunion pour aller voter.

Nous avons beaucoup entendu parler des torts que causent les pénuries de main-d'œuvre, les infrastructures déficientes et la réglementation trop lourde ou inefficace à notre chaîne d'approvisionnement et à notre compétitivité.

Je m'adresse à l'ensemble des témoins pour obtenir des précisions sur la manière dont ces problèmes diminuent la compétitivité du Canada dans leur secteur. Madame Sullivan, pouvez-vous commencer?

**Mme Kathleen Sullivan (directrice générale, Aliments et boissons Canada):** Merci de poser cette question. C'est un plaisir d'être de nouveau devant vous cette semaine.

Dans le secteur des aliments et des boissons, dont je suis la porte-parole ici, les problèmes que vous venez d'énumérer ont eu des répercussions très importantes.

La pénurie de main-d'œuvre, un sujet au premier plan depuis six mois, a eu des conséquences dévastatrices dans le secteur de la fabrication d'aliments et de boissons. Selon une enquête réalisée en janvier dernier, les fabricants ont dû faire avec un déficit structurel de 20 % environ de leurs effectifs, qui a entraîné un recul de 20 % environ de leur production. En temps normal, nous essayons d'augmenter la production, les exportations et la productivité. Or, durant la pandémie, nous avons réduit la production alimentaire.

Les problèmes liés aux infrastructures ont également eu des conséquences très graves pour nous ces derniers mois. J'inclus dans ces problèmes d'infrastructures les fermetures de la frontière à cause des barrages.

Même si c'était un microcosme, les inondations en Colombie-Britannique nous ont fait réaliser à tous l'ampleur de notre dépendance. Nous parlons souvent de la fermeture des marchés étrangers et des difficultés associées, mais je crois que nous comprenons maintenant les risques et les graves problèmes auxquels nous sommes exposés quand une crise perturbe les infrastructures sur notre propre territoire.

Les frais de transport par camion de certains produits alimentaires provenant de la Colombie-Britannique ont été jusqu'à six fois plus élevés durant les inondations. À notre connaissance, au moins une entreprise alimentaire de la Colombie-Britannique a dû refuser d'expédier des produits vers le centre du Canada à cause de leurs coûts trop élevés. C'est incroyable de penser que dans un pays comme le Canada, les frais de transport sont si élevés — dans le cas dont j'ai parlé, à cause d'une catastrophe naturelle — que les entreprises n'ont plus les moyens d'expédier leurs produits alimentaires. Cette situation extraordinaire devrait nous faire réfléchir au risque réel de complications parfois très graves.

• (1600)

**Mme Marilyn Gladu:** Est-ce que la taxe sur le carbone empire la situation?

**Mme Kathleen Sullivan:** Une des difficultés de notre industrie, et j'imagine que c'est la même chose dans beaucoup de secteurs manufacturiers, vient de ce qu'il existe 8 000 installations dispersées un peu partout au pays, et que la plupart sont de petite ou de moyenne taille. Presque toutes ont de la peine à suivre l'évolution des différents règlements.

Nous voulons tous faire ce qui est juste. Tout le monde, je crois, comprend l'importance de réduire les émissions de carbone et de favoriser la durabilité en général. Là où les choses se gâtent, c'est dans le soutien offert aux entreprises pour adopter les mesures adoptées et les aider à s'y conformer. Souvent, il est difficile de faire les adaptations nécessaires pour se conformer aux nouvelles exigences et aux nouveaux règlements quand ils entrent en vigueur.

Nous avons ce problème pour ce qui concerne le plastique et les emballages. Les entreprises sont tout à fait d'accord pour utiliser des emballages durables, mais c'est difficile parce qu'elles ne les fabriquent pas. Comme vous le savez, les opérations de collecte des ordures et de recyclage relèvent des provinces ou, pour certains procédés, des municipalités et, au Canada, il n'y a pas encore d'infrastructure de collecte de certains de ces emballages durables. C'est un problème.

**Mme Marilyn Gladu:** Je pose la même question aux représentants de l'industrie de la production bovine. Quelles sont les répercussions des problèmes que j'ai énumérés dans votre secteur?

**M. James Bekkering:** Je vais commencer, et Mme Tranberg voudra peut-être ajouter quelque chose. Pour ce qui concerne la réglementation, comme nous l'avons évoqué, il y a un manque d'uniformité entre celle qui vise le transport et celle qui est appliquée par l'ACIA. Nous avons été particulièrement déçus de constater que la réglementation, et particulièrement celle de l'ACIA, a été modifiée avant la publication de données scientifiques probantes, et il y a actuellement... Des études étaient en cours à ce moment et la réglementation sur le transport des animaux a été modifiée sans tenir compte de la réglementation générale sur le transport. Résultat: il y a des contradictions. C'est un des problèmes liés à la réglementation dans l'industrie du bœuf.

Mme Tranberg voudra peut-être ajouter quelque chose.

**Mme Janice Tranberg:** Oui. Merci, monsieur Bekkering. Je crois que vous avez mis le doigt sur le problème.

Je vais me contenter d'ajouter que nous avons observé un effet de superposition. Il y a une énorme pénurie de conducteurs. Il est particulièrement difficile de recruter des conducteurs qualifiés pour le transport d'animaux vivants dans les régions rurales. Donc, en plus de la pénurie de main-d'œuvre, les prix du carburant explosent, il faut payer la taxe sur le carbone et la réglementation change. Bref, les complications sont le résultat de l'effet de superposition.

**Mme Marilyn Gladu:** Très bien.

J'aurais une question concernant le port de Hamilton. On nous a dit qu'il faudrait accroître le nombre de ports internationaux pour renforcer la résilience du Canada. Selon vous, le port de Hamilton pourrait-il devenir un de ces ports internationaux?

**Mme Larissa Fenn:** Oui, tout à fait. Nous sommes très tournés vers l'international, je ne vous apprend rien. Une bonne partie de nos marchandises est expédiée à l'étranger. Qu'il s'agisse d'acier ou d'autres matières à l'arrivée, ou de grains canadiens exportés surtout vers l'Europe, il est clair que les Grands Lacs doivent faire partie de l'équation...

• (1605)

**Le président:** Je suis désolé. Merci beaucoup, madame Fenn.

Madame Gladu, vous pourrez peut-être poursuivre dans la même veine à votre prochain tour.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être des nôtres.

Nous avons des réunions sur ce thème depuis quelque temps. Nous avons entendu beaucoup de témoins qui nous ont énormément appris et qui nous ont fait part d'une panoplie de points de vue et d'opinions sur les problèmes de la chaîne d'approvisionnement.

J'aurais une question au sujet des perturbations et des problèmes que nous avons connus depuis quelques années. Je vais m'adresser à M. Darby en premier, mais je serai heureux d'entendre les autres témoins concernant la situation dans leur secteur. Jusqu'ici, divers problèmes ont été relevés, y compris les arriérés dus à la pandémie, les barrages routiers, les phénomènes météorologiques extrêmes et les conflits de travail. Quelques témoins nous en ont parlé. Quels problèmes ont plus durement touché votre organisme, et pourquoi?

Pouvez-vous répondre en premier, monsieur Darby? Si d'autres témoins veulent répondre ensuite, ils seront les bienvenus.

**M. Dennis Darby:** J'ai une réponse très simple à cette question très complexe, monsieur. Je vais essayer de faire de mon mieux. Pour un très grand nombre de manufacturiers, il est clair que les problèmes liés à la pandémie, qui ont ralenti les opérations de transport partout dans le monde et décuplé les coûts dans certains cas, sont ceux qui ont le plus durement frappé le secteur manufacturier depuis deux ans. Cela dit, les barrages routiers érigés ces derniers mois et les autres interruptions des services ferroviaires ont été très lourds de conséquences pour les échanges commerciaux avec les États-Unis et les activités de nos manufacturiers là-bas.

Comme vous le savez sans doute, 75 % environ de nos échanges se font avec les États-Unis. Quand ces corridors sont fermés, les effets se font sentir tout de suite. Les usines se mettent à tourner au ralenti, que ce soit dans le secteur de la fabrication d'aliments, de la construction d'automobiles ou dans l'aérospatiale.

**M. Churence Rogers:** Merci.

Je vais maintenant me tourner vers M. Manning.

**M. Robert Lewis-Manning (président, Chamber of Shipping):** Merci de cette question.

Je vais adopter un angle un peu différent. Pour un transporteur maritime, les pertes liées à la chaîne d'approvisionnement sont attribuables surtout à la crise climatique. C'est important puisque les événements ont des conséquences à long terme sur la réputation de notre chaîne d'approvisionnement au chapitre de la résilience. D'autres facteurs ont certes eu des conséquences énormes, mais celles des changements climatiques se feront sentir durablement si nous ne prenons pas tout de suite le taureau par les cornes.

**M. Churence Rogers:** Merci beaucoup.

Quelqu'un d'autre veut répondre à la question?

**Mme Kathleen Sullivan:** J'aimerais ajouter rapidement que du point de vue du secteur des aliments et des boissons, la main-d'œuvre est de loin le principal problème. C'est assez simple: pas de travailleurs, pas de produits. Si nos fournisseurs manquent de main-d'œuvre, c'est difficile de trouver des emballages et d'autres fournitures.

La réalité est que s'il y a une pénurie de main-d'œuvre, il devient difficile pour les entreprises de s'occuper de leur avenir et de leur croissance, de la durabilité et des autres grands objectifs straté-

giques de notre pays. Leur survie et ce qui se passe au jour le jour prennent toute la place.

**M. Churence Rogers:** D'accord.

Monsieur Bjornson, pourriez-vous nous toucher quelques mots à propos des incidences des conflits de travail dans le secteur ferroviaire? Je sais notamment que le conflit au Canadien Pacifique au cours de la dernière année a causé des ennuis aux membres de votre association et à d'autres.

**M. Tyler Bjornson:** J'allais répondre à votre question en disant que tout événement qui entraîne une quelconque perturbation ou interruption d'un des deux transporteurs ferroviaires du Canada est, bien honnêtement, catastrophique pour tous les secteurs d'activité du pays, et surtout pour le secteur des céréales.

Il y a certaines choses sur lesquelles nous exerçons un contrôle et d'autres sur lesquelles nous n'en exerçons pas. Nous n'avons aucun contrôle sur les feux de forêt, les inondations, les avalanches, le temps froid et les choses de cette nature, donc nous comptons sur les transporteurs ferroviaires pour disposer d'une capacité excédentaire de wagons, d'équipes et de locomotives afin de rattraper le retard lorsque surviennent ces perturbations que nous ne contrôlons pas. Nous ne voyons pas nos transporteurs ferroviaires le faire. Ils prennent souvent beaucoup de retard et il leur faut des mois et des mois pour le rattraper et, dans certains cas, ils n'y arrivent tout simplement pas.

En ce qui concerne la main-d'oeuvre, c'est un élément sur lequel nous pouvons exercer un contrôle. Nous croyons fermement qu'un service aussi essentiel, et c'est l'élément vital de notre économie, devrait être essentiel. Bien honnêtement, si la direction du transporteur ferroviaire ou le syndicat en question estime que ses positions sont raisonnables, l'un ou l'autre ne devrait pas hésiter du tout à se soumettre à un arbitrage exécutoire. C'est un mystère permanent de savoir pourquoi nos services ferroviaires ne sont pas considérés comme essentiels et pris en charge de cette façon d'un point de vue réglementaire.

• (1610)

**M. Churence Rogers:** Par souci d'équité envers les autres témoins, je ne sais pas si quelqu'un d'autre souhaite répondre à cette question.

**M. Dennis Darby:** Si vous le permettez, monsieur, j'aimerais souligner ce que mes collègues ont dit.

Selon les dernières données disponibles, il y avait plus de 100 000 postes vacants, des postes non pourvus, dans le secteur de la fabrication et de l'exportation qui comprend un grand nombre des participants à cet appel. Cela a vraiment une incidence sur nous à long terme. Mme Sullivan avait raison. Cela a une incidence sur notre capacité à même envisager de déplacer des chaînes d'approvisionnement ici et c'est ce qui est assez évident et si étonnant dans le sondage que nous avons mené auprès de nos membres. Lorsque nous leur avons demandé: « D'accord, vous avez des problèmes de chaîne d'approvisionnement, allez-vous déplacer la production au Canada? », la plupart nous ont répondu: « Je ne peux pas, je ne peux même pas l'envisager à ce stade ».

**M. Churence Rogers:** Merci.

[Français]

**Le président:** M. Barsalou-Duval a maintenant la parole pour six minutes.

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais que le greffier m'indique si les représentants de l'Association canadienne des traversiers sont toujours absents. Ils sont absents? D'accord.

Ma question s'adressera à M. Darby, des Manufacturiers et exportateurs du Canada.

Vous avez parlé de toute la question de la relocalisation, du moins de la possibilité de faire affaire avec des fournisseurs plus rapprochés que par le passé. Vous avez parlé de la possibilité de faire affaire avec des fournisseurs canadiens ou québécois plutôt qu'avec des fournisseurs qui proviennent de l'étranger, ou même de relocaliser des usines ou des unités de fabrication ici plutôt que de les garder à l'étranger.

C'est un phénomène qu'on a vu apparaître davantage récemment. Auparavant, on avait l'impression que tout se dirigeait vers la délocalisation alors que, maintenant, on voit qu'une tendance inverse se dessine. Pourriez-vous nous en parler et nous expliquer pourquoi cette question est importante pour vous?

Croyez-vous qu'il serait pertinent, par exemple, qu'il y ait des programmes ou des mesures gouvernementales qui favorisent la relocalisation et la substitution afin que nous soyons moins dépendants de l'étranger sur le plan de l'approvisionnement?

**M. Dennis Darby:** Je n'ai pas compris votre question, car elle a été posée en français.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Darby, je pense que vous devez choisir la langue de votre choix pour l'interprétation que vous souhaitez recevoir dans votre casque d'écoute.

**M. Dennis Darby:** Je l'ai fait. Ce choix ne s'est pas présenté. Je suis désolé.

Pourrions-nous poser la question à un autre témoin? Je vais demander si quelqu'un peut m'aider à faire ce choix pour mon casque d'écoute, parce que je n'en ai pas ici.

**Le président:** Bien sûr. Y a-t-il d'autres députés et des témoins qui n'ont malheureusement pas reçu l'interprétation qu'ils auraient souhaité recevoir pour répondre à la question?

Nous pouvons peut-être donner la parole à n'importe quel témoin qui souhaiterait répondre à cette question.

**Mme Kathleen Sullivan:** Je vais saisir l'occasion, si vous le permettez.

Du point de vue du secteur manufacturier, en l'occurrence les aliments et boissons, je pense que nous devons nous pencher, tout d'abord, sur la nécessité d'une stratégie industrielle ou d'une politique industrielle pour le Canada. Je pense qu'elle serait pluridimensionnelle. Elle inclurait des choses comme le transport et l'infrastructure.

Pour aller droit au but de la question que vous avez posée, je pense aussi que nous devons réfléchir à la façon d'attirer des investissements au Canada et d'encourager les entreprises canadiennes à poursuivre leur croissance ici tout en attirant des entreprises étrangères. Je pense qu'une partie de cette question porte aussi sur l'automatisation et la robotique ainsi que sur l'adoption accrue de la technologie.

Il est certain que dans mon secteur d'activité, nous sommes loin derrière d'autres pays en ce qui concerne l'adoption de l'automatisation technologique. Je pense qu'il s'agit d'un problème qui dépasse largement la simple question des chaînes d'approvisionnement, mais je pense qu'il concerne, au bout du compte, la façon dont nous pouvons garantir une base manufacturière et industrielle solide dans le pays.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci.

Pourrait-on m'en informer quand M. Darby aura accès au service d'interprétation, ou est-ce que cela ne sera pas possible pendant toute la séance?

• (1615)

**Le président:** Il faut répéter la question, car il n'y avait pas d'interprétation.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Est-ce que cela fonctionne maintenant?

**Le président:** Maintenant, cela fonctionne. M. Darby n'avait pas sélectionné l'interprétation comme il le fallait.

[Traduction]

Je tiens à m'assurer, monsieur Darby, que vous pouvez maintenant entendre l'interprétation?

C'est parfait.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** D'accord, je vais donc vous poser la même question, celle à laquelle Mme Sullivan a été en mesure de répondre.

Pourquoi la relocalisation ou la substitution de produits sont-elles importantes pour vos entreprises?

Quel genre de politiques gouvernementales pourraient vous soutenir dans cette démarche?

[Traduction]

**M. Dennis Darby:** Merci beaucoup.

Je pense qu'il y a deux choses à dire.

La première est que nous devons être attrayants. Nous avons évidemment parlé de politiques visant à attirer davantage de main-d'oeuvre au Canada et nous devons augmenter notre immigration économique. Deuxièmement, nous devons augmenter les mesures d'encouragement à l'implantation de capitaux ici.

Nous avons besoin de plus d'automatisation au Canada. Nous devons réduire notre dépendance à la seule main-d'oeuvre. Si nous le faisons, nous aurons plus de chances d'atteindre un niveau de compétitivité dans notre secteur manufacturier, qu'il s'agisse de l'alimentation, de l'automobile, des machines ou de la biotechnologie, qui nous permettra d'être plus compétitifs par rapport aux pays qui sont nos concurrents.

C'est un problème qui se pose pour le Canada depuis des décennies. Nous avons pris du retard. Notre parc d'immobilisations est vieux. Nous n'utilisons pas la technologie la plus récente. Nous avons substitué la main-d'oeuvre aux immobilisations et c'est un problème.

Nous avons plaidé énergiquement pour la nécessité de trouver des moyens de favoriser les investissements dans le secteur industriel au Canada pour que nous puissions devenir plus résilients.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci.

J'ai une autre question, à laquelle vous pourriez peut-être répondre.

Nous constatons que le Canada, au fil du temps et notamment au cours des récentes années, n'a pas été beaucoup porté à conclure des accords de libre-échange. Quand nous regardons toute la question de l'accès aux marchés publics ou, du moins, la question des politiques en matière de contenu local, nous constatons que bon nombre de personnes se sont inquiétées de voir que certaines entreprises d'ici seraient défavorisées, d'une certaine façon, par rapport aux entreprises étrangères en raison de ce genre de disposition.

Est-ce que vous pensez que si l'on réinstaurait les exigences relatives aux contenus locaux, cela pourrait être favorable à l'industrie manufacturière d'ici?

[Traduction]

**M. Dennis Darby:** Oui, monsieur, bien sûr. Je suis tout à fait d'accord. Nous devons le faire. Nous devons augmenter notre contenu local.

Le Canada a tendance à être un commerçant très équitable et à jouer sur un pied d'égalité. Les pays qui sont nos concurrents ne le font pas toujours et ils ont tendance à favoriser la production locale. Nous avons dit dans le récent budget, où davantage d'argent a été réservé à l'infrastructure, que nous devons nous assurer de tirer parti de l'approvisionnement local pour cette infrastructure afin que les entreprises canadiennes soient sur un pied d'égalité à la table.

Parfois, et nous en avons parlé, une partie du problème tient au fait que les entreprises canadiennes ont tendance à être en moyenne plus petites que leurs homologues mondiaux, de sorte qu'elles ont souvent besoin d'un coup de pouce pour être compétitives. Je pense qu'il est très important que le Canada en tienne compte. Je ne pense pas que cela nous mette hors-jeu dans le cadre de nos accords avec l'OMC ou d'autres accords et je pense que nous devrions poursuivre cette option avec une certaine vigueur.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie.

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

[Traduction]

Ensuite, nous avons M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, à vous la parole. Vous disposez de six minutes.

**M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins pour leur témoignage jusqu'à présent. C'était intéressant.

J'aimerais commencer par M. Lewis-Manning, qui représente la Chamber of Shipping.

Monsieur Lewis-Manning, vous avez évoqué les répercussions des changements climatiques et je crois vous avoir entendu dire que nous devons nous attaquer au problème de façon énergique. Il a été

beaucoup question de s'attaquer au problème en réduisant les émissions, mais nous savons tous qu'un certain nombre de changements se produiront de toute façon, en raison des émissions que nous avons lâchées dans l'atmosphère au cours des cent et quelques dernières années.

Je suis curieux de savoir où en est l'adaptation dans votre secteur et quelles mesures les entreprises prennent pour se préparer à être plus résilientes face à des événements météorologiques extrêmes. Pouvez-vous nous en parler?

**M. Robert Lewis-Manning:** Le secteur maritime est réglementé, tout d'abord, à l'échelle mondiale par l'Organisation maritime internationale, une organisation sous l'égide des Nations Unies. Le signe le plus positif est que nous voyons des transporteurs adopter des mesures plus énergiques que celles d'un organisme de réglementation mondiale. Cette évolution est largement due aux clients.

Les clients doivent améliorer le rendement de leur chaîne d'approvisionnement et ils s'attendent à ce que les transporteurs maritimes fassent partie de cette solution. Par exemple au Canada, des entreprises ont maintenant adopté les biocarburants et étendent considérablement leurs essais de biocarburants. Je dirais que, comme solution provisoire, vous verrez davantage de transporteurs se tourner vers le GNL, comme carburant.

En grande partie, toutes ces mesures sont destinées à répondre aux exigences de leurs clients, qui attendent d'eux qu'ils améliorent leur rendement. Il n'y a rien de mieux que de voir des concurrents essayer de se surpasser en matière de réduction des émissions.

Le défi est-il énorme? Oui. L'échéancier est-il serré? Oui. Nous parlons d'actifs qui ont une durée de vie de 20 à 30 ans et les dirigeants doivent prendre des décisions aujourd'hui afin d'adopter les technologies qui permettront d'atteindre des cibles d'émissions nettes et nulles pour 2040 et 2050. Le défi est énorme.

C'est un très bref aperçu de ce qui se passe sur le marché.

● (1620)

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur Lewis-Manning.

J'ai peut-être mal formulé ma question. Je crois comprendre que ces changements sont incroyablement importants et qu'ils ont un effet à très long terme, mais à court terme, peu importe que les navires fonctionnent au biocarburant, au GNL ou à l'une ou l'autre de ces choses, nous sommes confrontés à des conditions météorologiques extrêmes et nous en vivrons chaque année à partir de maintenant dans différentes parties du monde. Nous l'avons vu l'an dernier en Colombie-Britannique. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes ici à étudier la chaîne d'approvisionnement.

Je me demande ce que les entreprises font pour se préparer aux inévitables événements météorologiques extrêmes de l'an prochain, de l'année suivante, de 2026 et ainsi de suite.

Quels sont leurs plans?

**M. Robert Lewis-Manning:** Je suis désolé. C'est peut-être mon interprétation de votre question. Je vais prendre 50 % du blâme.

**M. Taylor Bachrach:** Je vais en prendre plus.

**M. Robert Lewis-Manning:** Vous avez raison. Je ne pense pas que ces phénomènes ne sont apparus que l'an dernier. Nous les vivons depuis la dernière décennie. Les entreprises qui font du commerce transpacifique et transatlantique sont confrontées aux effets des changements climatiques depuis des années. Cela n'a peut-être pas fait la manchette, mais le fait est qu'elles ont dû modifier leur gestion de leurs navires. Il s'agit notamment de prévoir les phénomènes météorologiques avec plus de précision et d'efficacité, puis d'adapter les itinéraires en conséquence.

L'un des défis qui complique la donne est que lorsque nous sommes confrontés à une telle perturbation du commerce à l'échelle mondiale, et les retards qui sont généralisés — ils s'accumulent dans les ports en ce moment — vous devez être en mesure de vous adapter à tous ces déséquilibres commerciaux et à cette congestion de la chaîne d'approvisionnement tout en composant avec les changements climatiques. Cela passe notamment par le routage. Il s'agit notamment de s'assurer que votre navire se trouve dans un endroit sûr au bon moment lorsque les conditions météorologiques extrêmes se multiplient, des conditions qui ne touchent pas que le Canada.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur Lewis-Manning.

Je vais m'adresser à M. Darby. J'ai trouvé intéressant de vous entendre parler de l'investissement au Canada et de la nécessité d'en attirer davantage. C'est ce que beaucoup de gens souhaitent.

Je crois que vous avez dit que l'augmentation des investissements au Canada nous rendra plus résilients. Je me suis dit que cela devait dépendre du type d'investissement. Si nous obtenons tout un tas d'investissements dans l'infrastructure du charbon thermique au cours des cinq prochaines années, nous ne serons pas plus résilients. Nous serons plus fragiles en tant qu'économie, car le monde s'éloigne du charbon thermique aussi vite que possible, ou devrait le faire.

Vous pourriez peut-être préciser un peu ce commentaire. Pouvez-vous nous parler des types d'investissements que le Canada doit attirer pour rendre notre chaîne d'approvisionnement plus résiliente face à tous les types de menaces dont nous avons parlé au cours des dernières réunions?

**M. Dennis Darby:** Bien sûr, votre exemple est intéressant.

Rendre l'ensemble du secteur manufacturier plus résilient. Cela signifie être capable de rivaliser et de devenir le substitut pour ces éléments. Il faut investir dans l'automatisation et dans les usines et l'équipement pour permettre aux entreprises d'être...

Nous avons pris du retard sur les États-Unis depuis des années. L'investissement par travailleur dans le secteur manufacturier est plusieurs fois plus élevé aux États-Unis qu'au Canada. Cela signifie qu'ils bénéficient de meilleures technologies et, dans certains cas, de technologies plus vertes pour fabriquer les mêmes produits.

N'oubliez pas que les États-Unis sont à la fois notre plus grand client et notre plus grand concurrent. Nous fabriquons des choses ensemble, mais nous sommes aussi en concurrence.

L'investissement dont je parle pour la fabrication et l'exportation vise l'équipement, les usines et l'automatisation. Pour ce qui est de l'infrastructure globale, je pense avoir dit plus tôt que le Canada doit investir pour augmenter la résilience de son infrastructure afin d'être en mesure de composer avec les hauts et les bas de l'économie.

• (1625)

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs Darby et Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Muys, pour cinq minutes.

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Très bien. En tant que député de Hamilton, j'aimerais poser quelques questions à Mme Fenn, Larissa si je peux me permettre, de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa. Vous avez parlé avec éloquence de la taille et de l'importance du port de Hamilton et, dans vos propres mots, de son immense potentiel. Je sais que mon collègue au Comité, M. Badawey, partage ce point de vue, compte tenu de la présence de l'Administration à Niagara.

Tout d'abord, permettez-moi de vous donner l'occasion de terminer vos commentaires sur l'orientation internationale de l'Administration et du port de Hamilton, car vous avez été interrompue quand vous répondiez à la question de Mme Gladu.

**Mme Larissa Fenn:** Je pense que j'ai dit en grande partie ce que je voulais dire. Nous devons vraiment voir les Grands Lacs comme une porte d'entrée vers le cœur du Sud de l'Ontario et les chaînes d'approvisionnement manufacturières qui passent par-là. Il s'agit vraiment d'une porte d'entrée essentielle pour certains secteurs les plus importants de l'Ontario, dont la fabrication, la construction et l'agriculture.

**M. Dan Muys:** Vous avez évoqué brièvement le transport maritime intérieur. Je sais qu'il en a été question au cours de cette étude sur la chaîne d'approvisionnement. Vous avez mentionné un essai qui a eu lieu entre Hamilton et Montréal.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus? Cela semble être une possibilité intéressante.

**Mme Larissa Fenn:** L'été dernier, notre partenaire local, le terminal à conteneurs de Hamilton, a lancé un essai de transport de conteneurs de Montréal à Hamilton. C'est un type d'activité unique au Canada. Il y a aussi un essai, un service similaire, à partir du port de Cleveland, mais c'est nouveau de transporter des conteneurs dans les Grands Lacs.

Pendant longtemps, la rentabilité de cette activité n'était pas au rendez-vous. Il y a maintenant une sorte de convergence de facteurs autour des entreprises qui veulent rendre leurs chaînes d'approvisionnement plus vertes, de la congestion routière et des pénuries de chauffeurs qui font que profiter de la capacité excédentaire de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour déplacer certains de ces conteneurs est une réelle possibilité et une option maintenant comme jamais auparavant.

Nous devons nous assurer que nos réseaux et nos structures sont aménagés pour anticiper certains de ces changements. L'Agence des services frontaliers du Canada, par exemple, ne semble pas en mesure de prévoir le mouvement à grande échelle des conteneurs dans les Grands Lacs. Il y a donc du travail à faire pour mettre en place les structures qui rendront viables les mouvements de ce genre. La possibilité de créer une redondance et une résilience et de réduire massivement les effets du transport en ce qui concerne nos émissions de GES dans ce corridor est vraiment intéressante. En tant que pays, nous ferions bien de nous assurer de mettre notre énergie au service d'une plus grande réussite dans ce domaine.

**M. Dan Muys:** La prochaine question s'adresse aux deux organisations agricoles représentées aujourd'hui, même si leurs points de vue sont différents.

Vous avez parlé de l'effet de superposition. Manifestement, plusieurs facteurs ont une incidence sur l'économie agricole, comme l'augmentation du coût des intrants, la taxe sur le carbone, les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement et les grèves ferroviaires. Nous serions négligents de ne pas parler un peu des tarifs douaniers sur les engrais, de la pénurie d'engrais et de leurs conséquences pour l'économie agricole.

J'aimerais connaître votre point de vue à ce sujet, car c'est certainement la préoccupation principale de tous les agriculteurs avec lesquels je m'entretiens.

**M. Tyler Bjornson:** Je peux tenter de répondre à cette question.

C'est tout aussi important pour le secteur des engrais que pour les agriculteurs qui dépendent du chemin de fer pour l'exportation de leurs produits céréaliers et pour les expéditions d'engrais. Beaucoup de gens ne savent peut-être pas qu'au Canada, bien sûr, nous mettons en terre les cultures en avril et en mai, de sorte que les transporteurs de produits céréaliers qui partent du Canada, par exemple, à destination des États-Unis pour y être transformés font le chemin inverse et reviennent chargés des produits fertilisants nécessaires pour la saison d'expédition du printemps.

En ce qui concerne la récente menace de grève au CP, elle a été vraiment catastrophique pour les producteurs de céréales qui risquaient de ne pas pouvoir obtenir d'engrais dans la très petite fenêtre où ils en avaient besoin. Cela a mis en lumière la mesure dans laquelle le système ferroviaire est essentiel au fonctionnement de notre économie dans son ensemble.

• (1630)

**Le président:** Merci.

Madame Koutrakis, la parole est à vous pour cinq minutes.

**Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.):** Merci, monsieur le président et merci à tous nos témoins de leur présence cet après-midi.

Monsieur Bjornson, dans votre témoignage, vous avez fait référence au projet de loi C-49, la Loi sur la modernisation des transports. Le 24 mai 2018, le GlobeNewswire a publié un article:

« Les expéditeurs de céréales et les agriculteurs que nous servons attendaient ce jour depuis longtemps, selon le directeur exécutif de la WGEA, Wade Sobkowich. Les expéditeurs de céréales remercient le ministre des Transports Marc Garneau et le ministre de l'Agriculture Lawrence MacAulay pour le leadership dont ils ont fait preuve en guidant le projet de loi dans le processus parlementaire avec les dispositions qui revêtent une importance cruciale pour le secteur des grains. »

Cela étant, et avec la perspective que procurent plusieurs années écoulées, que pensez-vous de ces réformes, de ce qui a fonctionné, de ce qui n'a pas fonctionné, de ce qui reste à faire et de ce que nous pouvons faire mieux?

**M. Tyler Bjornson:** Évidemment, à la lecture de ces commentaires, vous pouvez vous rendre compte que nous fondions beaucoup d'espoir dans les modifications qui ont été apportées. Malheureusement, les effets que le ministre, le Ministère et de nombreux expéditeurs espéraient ne se sont tout simplement pas concrétisés.

Prenons, par exemple, nos conventions sur les niveaux de service. Elles sont censées être une négociation entre les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs afin d'établir différentes conditions pour obtenir plus de prévisibilité et de certitude dans votre service ferroviaire. Malheureusement, nous avons affaire à deux monopoles ferroviaires dans notre pays et il est pratiquement impossible de négocier ces conventions sur les niveaux de service. Pas une seule

convention n'est en place entre l'un ou l'autre des transporteurs ferroviaires et une grande société céréalière. Pour nous, cela...

**Mme Annie Koutrakis:** À votre avis, que peut faire le gouvernement fédéral pour améliorer la situation à cet égard? Que devrions-nous faire en tant que gouvernement pour nous assurer que les niveaux de service sont conformes à ce qui a été promis?

**M. Tyler Bjornson:** Au lieu d'incorporer des pénalités rétroactives dans les conventions sur les niveaux de service, nous les insérerions directement dans le Règlement. Autrement dit, si le transporteur ferroviaire promet de livrer 100 wagons à Weyburn, en Saskatchewan, pour charger un train, et les wagons ne sont pas là, le transporteur paie une pénalité, comme c'est le cas pour les navires. Si nous ne chargeons pas un navire un jour donné et qu'il attend là, nous payons des surestaries.

Actuellement, les transporteurs ferroviaires ne paient aucune pénalité pour non-livraison et nous pensons que cela devrait être inséré directement dans le Règlement.

**Mme Annie Koutrakis:** Merci de votre réponse.

C'est une question générale qui s'adresse à tous les témoins. J'aimerais connaître vos réflexions.

Tout au long de vos témoignages, nous avons entendu ce qui doit être fait en matière de réglementation et des changements qui doivent être apportés pour éliminer les goulots d'étranglement et ainsi de suite. Cependant, à votre avis, qu'est-ce qui pourrait changer la donne par rapport à la chaîne d'approvisionnement du Canada? Si vous deviez cibler un domaine particulier, quelle mesure aurait le plus d'effets pour améliorer notre système?

**Mme Janice Tranberg:** Je vais peut-être commencer.

Normalement, nous aurions assez d'aliments pour nourrir nos animaux, mais avec la sécheresse de cette année, il nous en manquait et nous avons dû faire venir des cargaisons des États-Unis. Cela nous a montré à quel point les transporteurs ferroviaires sont essentiels pour nous. De plus, lorsque la grève a commencé au CP Rail et que nous n'avions plus que quelques semaines d'approvisionnement en aliments pour animaux, cela nous a rappelé à quel point ce système d'approvisionnement est essentiel.

Je dirais que ce qui changerait la donne pour l'agriculture et un grand nombre de secteurs d'activité connexes, ce serait de faire du rail un service essentiel. En raison de la présence de ce monopole, nous avons vite compris que dans l'Ouest canadien, nous dépendons de CP Rail. Nous ne pouvions même pas compter sur le CN à cause de la façon dont les voies sont tracées. Je dirais que cela changerait la donne.

• (1635)

**Mme Kathleen Sullivan:** J'aurais seulement deux choses à dire du point de vue de la production d'aliments et de boissons. La première concerne la main-d'oeuvre. Pour changer la donne, il faudrait investir les ressources nécessaires à la refonte de notre système d'immigration pour garantir que nous avons les personnes et les systèmes dont nous avons besoin pour traiter les demandes d'immigration et de résidence en temps opportun.

La deuxième, qui s'appuie sur ce que Mme Tranberg et d'autres ont dit, est de nous assurer qu'en ce qui concerne l'infrastructure, nous prenions les mesures qui garantissent que nous n'aurons pas à subir ces arrêts inutiles de l'infrastructure. Presque chaque année, nous sommes confrontés à une grève ou à une menace de grève, que ce soit dans le transport ferroviaire ou dans les ports. Comme M. Bjornson l'a dit, nous ne pouvons pas nécessairement empêcher les catastrophes naturelles, mais si nous veillons à disposer d'une capacité excédentaire dans notre infrastructure intérieure, nous nous assurons de ne pas avoir ces interruptions inutiles alors qu'il existe d'autres moyens de régler ces situations.

Dans certains cas, nous parlons d'aliments, qui sont essentiels pour que les gens puissent se nourrir. Ce sont des produits essentiels, des biens essentiels que nous fournissons. Il est absolument insensé de penser que des entreprises attendent sans savoir quand elles ne seront pas en mesure d'acheminer leurs fournitures dans le pays, leurs emballages dans le pays, leurs produits hors du pays, les animaux vivants être transportés. Nous devons trouver une solution. C'est tout simplement inacceptable dans un pays comme le Canada.

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

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole. Vous disposez de deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Darby.

Un témoin de l'Institut de recherche en économie contemporaine nous a suggéré une mesure qui pourrait, selon lui, aider à rendre nos entreprises plus compétitives et à uniformiser les règles du marché. Il propose la mise en place d'une tarification du carbone sur les importations.

Au Québec, l'acier est produit à partir de l'hydroélectricité. Dans d'autres pays, il est souvent produit à partir du charbon. Le processus de fabrication est donc beaucoup moins polluant chez nous, et l'effet sur le climat est incomparable.

Nos entreprises sont assujetties à des normes environnementales souvent beaucoup plus élevées que celles retrouvées dans d'autres pays.

La tarification du carbone sur les importations ne pourrait-elle pas représenter une piste intéressante?

[Traduction]

**M. Dennis Darby:** Merci.

Permettez-moi de vous dire que les taxes d'ajustement du carbone à la frontière sur les importations permettraient d'uniformiser les règles du jeu. C'est un domaine complexe, mais je suis d'accord, c'est un domaine qui pourrait aider le Canada à se rappeler qu'un tiers de notre économie est constitué d'exportations. Nous devons donc être en mesure d'exporter nos biens, nos matériaux et nos produits alimentaires de façon compétitive. Si nous sommes en mesure de le faire avec une empreinte carbone plus faible que celle d'un substitut provenant d'un autre marché, il y a certainement lieu d'envisager ces taxes d'ajustement du carbone dans l'ensemble des mesures destinées à réduire les gaz à effet de serre et à augmenter notre compétitivité. Je suis d'accord, cela permettrait d'uniformiser les règles du jeu et, dans certains cas, comme vous l'avez dit, cela procurerait un avantage aux fabricants canadiens, alors je suis pour.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Ma prochaine question s'adresse à M. Buy, de l'Association canadienne des traversiers.

On a beaucoup parlé des difficultés d'approvisionnement vécues ces dernières années dans les villes et les grands centres, qui n'avaient pas l'habitude de ce genre de problèmes.

Je sais que les traversiers desservent souvent des régions éloignées où les difficultés d'approvisionnement étaient déjà présentes. Ces difficultés ont-elles changé ou ne sont-elles que la continuité de ce qu'elles ont toujours été?

**M. Serge Buy (président-directeur général, Association canadienne des traversiers):** Je vous remercie beaucoup de votre question, monsieur Barsalou-Duval.

Nous observons en effet beaucoup plus de périodes où ce genre de perturbations se produit. Cet été, par exemple, l'économie dans l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique, sera probablement affectée. Le tourisme, c'est bien, mais les touristes doivent se rendre sur l'île d'une façon ou d'une autre. Or il y a pénurie d'équipages pour emmener les gens sur l'île de Vancouver.

Le phénomène se produira aussi dans d'autres régions. D'ailleurs, des régions éloignées se sont récemment retrouvées sans nourriture en raison d'un manque de personnel. Cette pénurie est en partie due à la pandémie, mais elle existait avant aussi.

Comme l'a dit Mme Sullivan, la nourriture est importante. Or nous avons connu des perturbations de ce côté aussi et nous en observons de plus en plus souvent.

• (1640)

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

Je donne maintenant la parole à M. Bachrach.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous disposez de deux minutes et demie.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Je suis heureux de voir que M. Buy, de l'Association canadienne des traversiers, a pu se joindre à nous.

Évidemment, dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, comme vous le savez très bien, beaucoup de collectivités dépendent des traversiers et tout récemment, une annulation majeure causée par des problèmes de personnel sur le traversier a laissé en plan beaucoup de passagers. Comme le traversier qui se rend à Haida Gwaii, par exemple, transporte beaucoup de marchandises destinées aux magasins de la région, nous avons vu des étagères vides et cela a eu des conséquences énormes. Je pense que ce problème est en voie d'être résolu, mais bien sûr, l'arriéré qui en découle prend un certain temps à se résorber.

Peut-être qu'à partir de vos discussions avec B.C. Ferries, vous pourriez nous donner une certaine idée de ce à quoi ressemble cette reprise et de l'importance des répercussions de la COVID sur les pénuries de main-d'oeuvre dans le secteur des traversiers.

**M. Serge Buy:** Merci beaucoup, monsieur Bachrach. Je m'attendais tout à fait à ce que vous posiez cette question. Je suis heureux de voir que vous l'avez fait.

Nous avons effectivement subi un très gros revers dans les environs de Haida Gwaii lorsque la plupart des membres d'un équipage sont tombés malades de la COVID. Cependant, cela a révélé le manque d'équipages de remplacement et le fait que nous ne sommes pas en mesure de compter sur suffisamment de membres d'équipage dans tout le réseau pour remplacer les gens. Cette situation est bien antérieure à la COVID. Le problème perdurera encore longtemps. Cela aura une incidence sur l'Île de Vancouver cet été. Il y aura encore certainement une incidence dans tout le pays également.

Pour vous donner une idée de ce qui se passe, avant la pandémie, de nombreux postes étaient vacants dans tout le secteur et en Colombie-Britannique. Ils étaient vacants simplement parce que nous n'étions pas en mesure de les pourvoir avec les bonnes personnes. La pandémie a augmenté les taux de départ à la retraite chez tous nos exploitants. L'obligation vaccinale a aussi créé d'autres perturbations. À titre d'exemple, environ 150 employés de BC Ferries ne sont pas disponibles à cause de cela.

Toute cette situation a créé des points sensibles et des défis supplémentaires. Nous essayons de les résoudre, mais ils ne peuvent être résolus que par un travail de réglementation, une augmentation de l'immigration, comme Mme Sullivan et d'autres l'ont mentionné, et un travail d'automatisation. C'est la seule façon de les résoudre.

Ai-je de l'espoir pour cet été, monsieur Bachrach? Je ne suis pas sûr d'avoir beaucoup d'espoir, mais j'espère que les leçons que nous avons tirées de la pandémie auront une incidence sur les efforts déployés dans un proche avenir.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs Buy et Bachrach.

Nous avons maintenant Mme Lantsman.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

**Mme Melissa Lantsman (Thornhill, PCC):** Merci à tous d'être ici.

J'aimerais poser quelques questions sur les témoignages que nous avons entendus aujourd'hui de la part des Manufacturiers et Exportateurs du Canada, de l'Association nationale des engraisseurs de bovin et de la Western Grain Elevator Association.

Avez-vous participé au sommet sur la chaîne d'approvisionnement? Je sais que l'un d'entre vous en a parlé aujourd'hui.

**M. Dennis Darby:** Oui, nous avons participé au tout premier sommet.

**Mme Janice Tranberg:** Nous avons essayé d'obtenir une invitation, sans succès.

**M. Tyler Bjornson:** Je ne sais pas si nous étions représentés. Il faudrait que je vérifie.

**Mme Melissa Lantsman:** D'accord.

Après vérification, puis-je demander si les MEC ont eu des échos du sommet sur la chaîne d'approvisionnement qui a eu lieu en janvier?

**M. Dennis Darby:** Nous avons correspondu avec leur bureau, mais rien de précis pour l'instant. Il y a eu quelques questions de suivi et notre bureau à Ottawa a communiqué avec le cabinet du ministre. Je ne crois pas quelque chose soit encore officiellement arrêtée.

**Mme Melissa Lantsman:** Si quelqu'un vous demandait quelle partie du gouvernement est responsable de la chaîne d'approvisionnement, que répondriez-vous?

**M. Dennis Darby:** De toute évidence, c'est le ministère des Transports. J'ai déjà dit que cela tend à être le ministère qui s'occupe du secteur industriel. Ces deux-là sont les premiers qui me viennent en tête...

• (1645)

**Mme Melissa Lantsman:** Pour l'Association nationale des engraisseurs de bovins, si quelqu'un vous demandait quel ministère est responsable de la chaîne d'approvisionnement, que répondriez-vous?

**Mme Janice Tranberg:** D'emblée, je dirais probablement le ministère des Transports.

**Mme Melissa Lantsman:** Monsieur Bjornson?

**M. Tyler Bjornson:** C'est Transports Canada, sans aucun doute.

**Mme Melissa Lantsman:** Je pose la question pour savoir si vous êtes d'accord pour dire que l'incapacité du gouvernement à faire preuve de souplesse — l'appareil d'État dans son ensemble, qu'il s'agisse du fédéral ou du provincial — fait partie du problème lorsqu'il s'agit de régler quelque chose rapidement.

Seriez-vous d'accord ou non avec cette affirmation?

**Mme Janice Tranberg:** Je dirai oui.

**M. Dennis Darby:** Je vais essayer de répondre au nom de mes collègues.

**Mme Melissa Lantsman:** Oui, allez-y.

**M. Dennis Darby:** Premièrement, c'est une question complexe. De nombreux ministères du gouvernement et des provinces et territoires de l'ensemble le Canada devront s'en mêler.

Comme vous le savez probablement, même à propos de quelque chose d'aussi simple que la façon de protéger la fluidité du passage des frontières... L'Ontario a introduit un projet de loi pour empêcher les blocages, par exemple. Il y a un rôle provincial, un rôle fédéral et un rôle pour l'industrie.

Est-ce une excuse pour ne pas avoir fait de progrès jusqu'à présent? Probablement pas. Je dirais que c'est fondamental pour notre compétitivité. Je pense que nous devons nous y atteler.

**M. Tyler Bjornson:** Oui, c'est de notre propre fait.

Nous avons l'habitude d'avoir un vaste système d'interconnexion qui permettait à un expéditeur de prendre le téléphone et de demander le service sans avoir à présenter une requête, à se plier à des formalités administratives ou à demander la permission de qui que ce soit, et le tarif était réglementé, alors vous saviez combien vous alliez payer. La mesure relative à l'interconnexion du transport longue distance instaurée en 2018 est tout simplement un processus monstre, à tel point que personne n'a même tenté de faire une demande. Parmi tous les secteurs et les milliers d'expéditeurs à la grandeur du Canada, pas une seule demande n'a été faite, donc je pense que vous avez la réponse.

**Mme Janice Tranberg:** Je vais donner l'autre exemple que nous avons présenté.

La réglementation relative aux animaux réduit le nombre d'heures pendant lesquelles un animal peut séjourner dans un camion. Selon des données scientifiques, nous savons que les animaux subissent une partie des préjudices lorsqu'ils montent et descendent du camion. Des glissades, des fractures et toutes ces choses se produisent. Nous avons demandé de faire une pause dans l'élaboration de la réglementation jusqu'à ce que les données scientifiques soient disponibles, et les responsables ont refusé; ils devaient faire adopter la réglementation.

En ce qui concerne les transports, nous avons aussi plaidé très énergiquement pour que cela soit fait en consultation avec le ministère des Transports, notamment en ce qui concerne les dispositifs d'enregistrement électronique, et nous n'avons pas obtenu de réponse à ce sujet. Encore une fois, on réglemente les chauffeurs séparément des animaux. Cela n'a tout simplement pas de sens.

**Mme Melissa Lantsman:** Merci beaucoup.

J'apprécie vraiment votre éclairage sur ce sujet.

**Le président:** Nous avons maintenant M. Chahal.

Monsieur Chahal, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

**M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins de se joindre à nous.

Je vais commencer par l'Association nationale des engraisseurs de bovins.

Au cours des derniers mois, j'ai eu l'occasion de visiter certains parcs d'engraissement et j'ai entendu directement ce que les éleveurs avaient à dire. Lors des inondations en Colombie-Britannique, nous avons constaté le nombre de défis que pose l'acheminement des aliments pour animaux de ferme et maintenant, nous voyons des inondations aussi au Manitoba.

Pourriez-vous nous faire part de vos observations sur l'ampleur des dommages que l'association et les parcs d'engraissement ont subis? Quelles leçons avez-vous tirées des inondations en Colombie-Britannique et de la situation actuelle que nous voyons avec les inondations au Manitoba?

**M. James Bekkering:** Pour le secteur des parcs d'engraissement comme tel, en ce qui concerne les inondations en Colombie-Britannique, les effets que nous avons ressentis concernaient les approvisionnements, nos intrants. Certains produits arrivent par rail d'expéditeurs étrangers, des produits dont nous avons besoin et cela a retardé l'arrivée des intrants dont nous avons besoin.

Nous n'avons pas encore vu les effets des inondations au Manitoba, mais je suis sûr que leurs répercussions sur le réseau de transport vont se faire sentir également.

Dans le secteur de l'élevage comme tel, il y a aussi beaucoup d'échanges nord-sud, de sorte que le commerce des animaux se fait davantage du nord au sud que de l'est à l'ouest.

Madame Tranberg, vous pouvez aussi mettre votre gain de sel.

• (1650)

**Mme Janice Tranberg:** S'il y a un point positif, c'est que lorsque la frontière a été bloquée, nous avons établi un protocole d'urgence sur la façon de gérer les animaux qui traversent la frontière dans des situations comme celle-ci. Les événements de cette

année ont fait apparaître des choses auxquelles nous n'avions jamais pensé. Si la frontière était bloquée, nous ne pouvions pas faire passer du boeuf ou des animaux vivants. Nous ne pouvions pas faire venir des aliments pour animaux de l'autre côté, et nous étions tellement à court d'aliments pour animaux. C'est une sorte de catastrophe qui s'est produite cette année, et cela a vraiment fait ressortir certaines des choses auxquelles nous n'avions jamais pensé par le passé. Ce protocole d'urgence a été un élément positif, mais je pense qu'il a également mis en évidence notre situation et à quel point nous sommes fragiles.

Vous avez parlé des inondations au Manitoba, mais en ce moment, dans le sud de la Saskatchewan et en Alberta, le sol est comme de la poudre. Si nous n'avons pas une autre récolte cette année, nous allons nous trouver à nouveau dans la situation où nous devons faire des pieds et des mains pour trouver des aliments pour animaux. Cela étant, les prix sont montés en flèche, ce qui ajoute une autre couche à un système déjà fragile.

**M. George Chahal:** La sécheresse des dernières années, ainsi que les inondations posent des problèmes. Vous avez également mentionné les blocus.

Compte tenu du commerce nord-sud qui a lieu et des barrages frontaliers d'Emerson et de Coutts pendant un certain nombre de jours, quel a été l'impact sur votre industrie et plus particulièrement sur les animaux qui étaient transportés?

**M. James Bekkering:** Cela a pratiquement paralysé le commerce, car ce ne sont pas tous les points d'entrée qui peuvent accepter le passage des animaux. À partir d'ici, après Coutts, je crois qu'Emerson est le prochain point d'entrée de l'Alberta au Manitoba que le bétail vivant peut traverser. Puis, en Colombie-Britannique, Kingsgate est le suivant. Certains de ces bovins devaient subir de 12 à 14 heures de transport de plus pour arriver au poste frontalier le plus proche et être acheminés vers une usine de transformation aux États-Unis. Cela ajoutait beaucoup de stress aux animaux. Cela ajoutait du temps et des coûts supplémentaires pour le transport.

**M. George Chahal:** Je vous remercie pour cela.

J'aimerais maintenant m'adresser à la Chamber of Shipping. Nous avons beaucoup entendu parler de la pénurie de conteneurs, durant cette étude de la chaîne d'approvisionnement. J'aimerais que vous nous disiez combien de temps ce problème va durer, s'après vous, et comment les expéditeurs canadiens y font face.

**M. Robert Lewis-Manning:** Je vais essayer d'être bref. Il est certain qu'il y a eu un problème d'accès aux conteneurs. Je pense que le défi est de s'assurer que ces conteneurs sont au bon endroit pour les bonnes personnes au bon moment. Avec toute la congestion que nous voyons, cela devient de plus en plus difficile.

Je pense qu'il a été largement rapporté que certains conteneurs sont retournés en Asie plutôt que pleins, et qu'ils sont ensuite revenus avec une cargaison. Il s'agit là de certains des défis opérationnels pour faire en sorte que les conteneurs partent chargés et reviennent chargés d'Asie. Cela concerne la chaîne d'approvisionnement canadienne et les moyens de s'assurer que ce sont des cargaisons pleines qui circulent dans les deux sens. Cela concerne également les perturbations qui se produisent en Asie et qui...

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

Merci beaucoup, monsieur Chahal.

Nous avons maintenant M. Dowdall.

Monsieur Dowdall, vous avez cinq minutes. À vous la parole.

**M. Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je tiens également à remercier tous nos invités pour leur témoignage aujourd'hui. Je me demande parfois si nous n'avons pas trop d'invités, car nous n'avons pas l'occasion de poser beaucoup de questions à chacun d'eux.

Ma première question s'adresse à M. Darby et concerne ce qu'il dit de l'état de la chaîne d'approvisionnement. Je vais donner un exemple rapide. J'ai eu la chance de visiter une entreprise dans ma circonscription la dernière fois que nous nous sommes rendus dans nos circonscriptions. Elle s'appelle Autoliv et compte 120 employés. Elle fabrique des ceintures de sécurité, et celles-ci représentent, en fait, plus de 53 % de ses produits, je crois. C'est une entreprise qui est ici, au Canada, et qui est également présente aux États-Unis.

En ce qui concerne les employés, elle a dû augmenter leur salaire afin d'attirer ce dont elle a besoin là-bas, et à ce moment précis, heureusement, elle est à ce niveau. Le problème, c'est que lorsqu'ils augmentent ce taux et rivalisent avec leurs homologues américains, ils le réexaminent à peu près tous les deux ans — c'est ce qu'il disait — pour voir si c'est viable ou non.

Bien que les employés canadiens semblent certainement avoir un meilleur contrôle de la qualité, d'après ce que j'ai compris, lorsqu'on commence à prendre en compte l'augmentation du coût de la taxe sur le carbone, non seulement sur ce qu'ils doivent payer pour le transport, mais aussi dans leurs propres bâtiments, et lorsque les impôts fonciers sont plus élevés — comme je le sais, venant d'un milieu municipal — parce qu'il est plus facile de frapper ces industries que de frapper les particuliers de la collectivité...

M. Darby, vous dites que vous êtes inquiet. Est-ce un mot assez fort pour décrire la situation ou devrait-on plutôt parler de crise à l'heure actuelle?

• (1655)

**M. Dennis Darby:** Vous auriez pu faire mon travail très bien. J'ai bien aimé cela. C'était bien fait.

Sérieusement, le problème que nous avons est que jusqu'à la pandémie, la production industrielle du Canada se portait bien, comme vous l'avez mentionné, parce que les États-Unis pouvaient essentiellement prendre tout ce que nous pouvions fabriquer. Ils étaient en feu, et nous avions donc tendance à substituer la main-d'œuvre au capital et à faire tourner nos usines au maximum. Ce que la pandémie nous a amenés à examiner, c'est la question suivante: vais-je être compétitif lorsque nous émergerons? Mes prix seront-ils compétitifs? La qualité n'est généralement pas un problème pour les entreprises canadiennes. Il s'agit de savoir si mes prix pourront être compétitifs et quelles seront les répercussions de toutes ces taxes, qu'il s'agisse de taxes locales ou de taxes foncières.

Oui, nous avons dit au gouvernement que nous devons avoir un plan. Nous n'avons pas de plan de secteur pour le moment. Maintenant que nous avons des accords de libre-échange avec tant de pays, comment allons-nous faire concurrence à ces pays qui dépensent beaucoup plus? Des États comme le Michigan dépensent beaucoup plus en incitatifs que l'ensemble du Canada, par exemple. Comment pouvons-nous faire cela? Comment pouvons-nous attirer ces capitaux ici pour qu'au lieu de se demander, comme vous l'avez mentionné, s'il faut augmenter la production ici ou la transposer aux

États-Unis, nous rendions plus évident ou plus facile pour eux de dire, installons-nous au Canada?

Est-ce une préoccupation? C'est une inquiétude concernant les chaînes d'approvisionnement. Je suis vraiment préoccupé par l'avenir du secteur industriel.

**M. Terry Dowdall:** Je ne veux pas que la chaîne d'approvisionnement soit beaucoup plus rapide parce que nous avons moins d'entreprises...

**M. Dennis Darby:** Exactement.

**M. Terry Dowdall:** ... ici, au Canada.

L'une des autres choses que vous avez mentionnées dans votre déclaration liminaire et qui était intéressante, c'est que les gens de l'industrie pensent que les choses iront mieux d'ici 2023-2024. Qu'est-ce qui vous permet d'être optimiste et de penser que les choses iront mieux d'ici 2023-2024?

**M. Dennis Darby:** Il y a plusieurs choses. Dans certains domaines, notamment les semi-conducteurs, nos voisins du Sud ont fait un excellent travail de rapatriement, et une grande partie de cette capacité viendra au cours des deux prochaines années. Cela aidera le secteur de l'automobile. Les États-Unis ont fait preuve de beaucoup de dynamisme en rapatriant aux États-Unis les fabricants de circuits intégrés, et d'autres pays ont fait de même. Nous pensons que les effets de la pandémie vont s'atténuer. C'est l'autre élément: certains de ces goulets d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement s'estomperont. Mais même dans ce cas, jusqu'en 2024, cela signifie qu'il nous aura fallu beaucoup plus de temps pour nous rétablir. La relance n'a pas vraiment eu lieu dans l'ensemble de notre production industrielle. Elle a été lente à cause de tous ces vents contraires.

**M. Terry Dowdall:** J'ai une autre petite question. Elle s'adresse en fait à l'Association nationale des engraisseurs de bovins.

Le manque de consultation du gouvernement est une chose que j'ai entendue constamment dans cette étude. Souvent, les choses sortent, et ils n'ont pas l'occasion d'avoir leur mot à dire sur la façon dont cela va réellement avoir une incidence sur leur industrie.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, s'il vous plaît?

**Mme Janice Tranberg:** Je peux vous donner un exemple tout de suite. Ce n'est pas vraiment sur la chaîne d'approvisionnement, mais il y a certains changements qui se produisent et des consultations qui ont lieu en ce moment, et c'est la période la plus chargée pour un agriculteur. Ils sont en train de planter et ils essaient de faire certaines choses ou de mettre en terre leurs semences. Ce sont des considérations de temps de ce genre. L'exemple auquel je pense est la Loi sur les produits antiparasitaires, en ce moment, et le fait que l'on envisage d'ouvrir la loi et d'y apporter des changements et que l'on demande une consultation. La personne qui sera directement touchée est l'agriculteur, qui est en train de faire son travail.

Je pense que des considérations de ce genre feraient une grande différence.

• (1700)

**M. Terry Dowdall:** Merci.

**Le président:** Nous avons maintenant M. Badawey.

Monsieur Badawey, à vous la parole. Vous avez cinq minutes.

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

J'aimerais parler, pour commencer, de la mesure dans laquelle la consultation entre le gouvernement et au moins certains des partenaires dans ma région du pays a été robuste. Je vais adresser mes questions à l'un de ces partenaires avec lequel nous avons eu de robustes communications et consultations, à savoir l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et Mme Fenn.

Madame Fenn, je commencerai par vous féliciter, ainsi que votre organisation et votre équipe de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, pour le travail que vous avez accompli en vue d'augmenter les capacités dans un port intermodal au nom des villes de Hamilton, Niagara et Oshawa. J'aimerais approfondir un peu ce sujet, surtout en ce qui concerne les avantages d'investir dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent, et en particulier dans la région de Niagara, Hamilton et Oshawa. La structure élargie actuelle de la HOPA, l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, augmente votre capacité globale.

Cela dit, nous avons beaucoup entendu parler de ce sujet lors des consultations que nous avons eues au cours des dernières réunions du Comité. Nous avons entendu parler de l'amélioration des capacités en ce qui concerne: le renforcement global de la performance du commerce international que nous aurons en tant que pays à mesure que nous améliorons ces capacités; les ports intelligents; l'intégration par la numérisation; l'infrastructure commerciale intermodale; les investissements dans cette infrastructure, qu'il s'agisse de transport maritime, ferroviaire, terrestre ou aérien; l'adoption de la transition énergétique, comme les avantages du transport maritime par rapport aux autres modes de transport; et, bien sûr, des choses auxquelles nous ne pensons pas si souvent, comme l'amélioration des capacités de l'ASFC et d'autres qui complètent vos opérations.

Je vais vous poser quelques questions, madame Fenn. Premièrement, comment pouvez-vous aider la logistique de distribution des fabricants au sein des chaînes d'approvisionnement en ce qui concerne un fonctionnement dans le cadre de votre partenariat? Deuxièmement, comment pouvez-vous contribuer à une stratégie nationale de fabrication? Troisièmement, quels investissements ont été réalisés et doivent l'être pour améliorer la capacité globale de HOPA et, par conséquent, renforcer la fluidité des chaînes d'approvisionnement? Estimez-vous que l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa est un port intelligent?

Enfin, Mme Fenn, quelles recommandations feriez-vous dans le cadre de l'examen de la modernisation du port pour satisfaire à tous les points ci-dessus?

**Mme Larissa Fenn:** Merci, député Badawey.

Nous sommes certainement heureux de servir les collectivités de Hamilton, d'Oshawa et de Niagara. Au cours des deux dernières années, nous avons réuni ces collectivités et leurs actifs au sein d'un réseau portuaire afin d'offrir un service novateur et de mieux répartir l'infrastructure, l'infrastructure de transport et de commerce dans la région élargie du Golden Horseshoe en réponse aux besoins de cette région très particulière du pays, le cœur manufacturier et un centre démographique en croissance rapide.

Vous avez parlé de la fabrication. L'une des choses dont les fabricants du sud de l'Ontario ont le plus besoin est l'espace pour croître. À mesure que la population augmente et que la pression sur le territoire du sud de l'Ontario s'intensifie, la province souffre d'une grave pénurie d'espaces industriels multimodaux comme ceux que nous exploitons. Ce que nous espérons faire, et ce que nous faisons à Niagara, et ce que nous faisons à Oshawa et à Hamilton, c'est de

ramener des espaces sous-utilisés à une exploitation plus intensive dans le cadre du réseau de transport. Nous aimerions voir davantage d'occasions — que les terrains fassent partie du portefeuille fédéral ou qu'il s'agisse d'autres espaces disponibles — de mettre ces terrains au travail dans le cadre de la stratégie industrielle dont d'autres autour de cette table ont parlé.

Vous avez parlé d'investissements. Le programme d'investissement avec lequel la HOPA fonctionne est d'environ 30 millions de dollars par an, mais nous avons une demande assez forte venant d'entreprises qui souhaitent s'installer, fonctionner et se développer dans les ports du Canada. J'ai parlé des excellentes retombées du Fonds national des corridors commerciaux dans ma déclaration liminaire, et de l'investissement à effet de levier que nous avons pu réaliser grâce à lui, mais nous recevons plus de projets que nous ne pouvons en réaliser dans les limites de notre capacité d'emprunt. C'est le genre de chose que nous aimerions voir aborder dans le cadre de l'examen de la modernisation des ports, en donnant aux ports un peu plus de marché et d'approche entrepreneuriale pour la réalisation de certains de ces projets, et une orientation vers le marché pour leur financement.

Vous avez posé une question sur les ports intelligents. L'utilisation de données et de renseignements pour nous aider à comprendre et à prendre les meilleures décisions en matière de cargaison au sein de notre réseau portuaire est un sujet sur lequel nous avons travaillé avec plusieurs de nos partenaires, y compris Transports Canada. Nous étudions également la possibilité de réinventer les ports en tant que carrefours d'énergie verte. Je crois que ce serait une véritable occasion dans notre espace dans la région de Niagara. C'est pourquoi nous et nos partenaires portuaires avons demandé l'accès à des fonds d'innovation spécialisés et à ce genre de choses qui peuvent nous aider à faire des ports des carrefours de l'hydrogène et ce genre de choses que nous avons vues dans d'autres parties du monde.

• (1705)

**M. Vance Badawey:** Madame Fenn, nous n'avons plus de temps.

Je vous remercie. C'était bien.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Fenn et monsieur Badawey.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

Je vais poursuivre avec M. Buy, de l'Association canadienne des traversiers.

J'imagine que, dans le cadre de vos opérations, vous devez beaucoup utiliser des infrastructures fédérales dans leur état actuel. Par exemple, j'entends souvent des histoires de peur de pêcheurs qui ne sont pas capables de partir ou d'accoster tellement les quais sont en mauvais état.

Est-ce que vous seriez en mesure de qualifier l'état des infrastructures fédérales en général, du moins de celles que doivent utiliser les traversiers?

Par ailleurs, quand je regarde les programmes de subvention et d'aide gouvernementale qui existent en matière d'infrastructure ou de transport en commun, il semble que les traversiers en soient complètement exclus. Pourtant, on cherche souvent des projets en région qui pourraient aider le transport en commun. En effet, en région éloignée, on installe rarement un métro ou un train à très grande fréquence.

Avez-vous l'impression que les traversiers en sont exclus par le gouvernement canadien?

**M. Serge Buy:** Il est évident que, quand le gouvernement a annoncé des programmes pour l'environnement et pour les transports en commun, etc., il a pris des décisions qui ont exclu les traversiers, puisque les programmes récents de financement pour décarboniser le transport ne touchent pas le secteur des traversiers. Nous en sommes exclus. C'est clair.

Nous avons demandé au gouvernement fédéral d'y participer, lors de l'annonce du budget, l'année dernière; nous l'avions demandé il y a quelque temps auparavant, et c'était la même réponse. Donc, nous avons été exclus de cela.

C'est évidemment un problème, monsieur Barsalou-Duval, et nous sommes déçus. En réalité, lorsque le gouvernement fait des annonces pour décarboniser le transport maritime et conclut des accords internationaux, tous les traversiers veulent y participer. Cependant, ils reconnaissent qu'un traversier est construit pour 40 ans.

Nous avons besoin d'aide pour changer les choses. En effet, nous avons des problèmes à cet égard, et le gouvernement ne nous aide pas.

Je ne peux pas faire de commentaires sur les infrastructures fédérales, car la majorité de nos opérateurs utilisent leurs propres infrastructures, qui auraient d'ailleurs besoin de financement.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs Buy et Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous avons maintenant M. Bachrach.

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

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Dans votre dernière réponse, vous avez décrit de façon assez détaillée les défis que posent la dotation en personnel, le recrutement et la relève.

Lors de notre dernière réunion, j'ai communiqué et correspondu brièvement avec Kris Olsen, qui est le maire du village de Queen Charlotte, à Haida Gwaii, et je lui ai demandé s'il avait des questions concernant les traversiers qu'il voulait que je transmette. C'est aussi à ce sujet qu'il voulait des renseignements. Il voulait savoir si les exploitants de traversiers, et en particulier B.C. ferries, je pense, ont mis en place un plan de relève, en particulier pour les ingénieurs et les officiers de bord.

En ce qui concerne la question plus large de la relève, des départs à la retraite et du recrutement d'employés dans ce secteur, les exploitants ont-ils des plans en place et travaillent-ils de façon proactive pour relever le défi de s'assurer qu'ils ont suffisamment de personnel pour exploiter les traversiers et soutenir les collectivités?

• (1710)

**M. Serge Buy:** Monsieur Bachrach, tous les témoins dans cette salle vous ont dit, je pense, que la main-d'oeuvre est un enjeu clé.

Nous sommes certainement touchés de la même façon que tous les autres témoins et tous les autres secteurs au Canada. Il y a une pénurie de main-d'oeuvre au Canada. Il y a une pénurie de main-d'oeuvre spécialisée dans le secteur maritime, et dans le secteur des traversiers, nous ne sommes pas différents de tous les autres. Partout au pays, nous sommes confrontés à des pénuries de main-d'oeuvre. Ce n'est pas nouveau. Ce n'est pas lié à une pandémie. Cela dure depuis un certain temps.

Alors oui, en effet, les exploitants de traversiers ont des plans et ont travaillé avec diligence pour répondre à ces préoccupations. Ils ont effectivement publié des offres d'emploi. Ils ont effectivement mené des campagnes de sensibilisation dans les écoles. Il y a tout un tas d'activités en cours. Le fait est que nous avons toujours affaire à un bassin limité de travailleurs potentiels dans ce secteur.

Il y a donc deux autres possibilités, et pour cela nous avons besoin de votre aide, de celle du gouvernement en quelque sorte.

La première consiste à faire venir des personnes de l'extérieur. Le gouvernement fédéral a commencé à conclure des accords internationaux pour reconnaître les titres de compétences des exploitants dans différents pays. Nous n'allons pas obtenir des remplaçants pour tous nos équipages de Norvège, de Belgique et de France. Nous avons besoin que le gouvernement se concentre sur les pays où se trouve le plus grand bassin de main-d'oeuvre pour nos membres — les Philippines, l'Indonésie et d'autres. C'est la première étape.

La deuxième étape consiste à examiner nos propres règlements. Les traversiers exploités en Colombie-Britannique, par exemple, et des traversiers semblables au Danemark, pour des distances et un nombre de passagers semblables, requièrent 16 membres d'équipage en C.-B. contre neuf au Danemark. C'est une préoccupation importante. C'est une question de réglementation, rien d'autre.

Il y a donc...

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

Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Enfin, pour aujourd'hui, comme nous devons passer aux travaux du Comité, nous allons donner la parole à Mme Gladu une dernière fois.

Madame Gladu, il ne reste malheureusement que quatre minutes pour vos questions. La parole est à vous.

**Mme Marilyn Gladu:** Merci, monsieur le président.

Permettez-moi de poursuivre avec l'association des traversiers, car lorsque je l'ai rencontrée pour parler de certaines des innovations qui sont faites pour promouvoir le changement climatique, une chose qui est ressortie est que, bien que le gouvernement appuie ces initiatives, il manque une infrastructure dans les ports pour s'y connecter.

Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet, M. Buy?

**M. Serge Buy:** Je peux dire qu'en général, le gouvernement a appuyé les changements que nous avons apportés à nos activités — peut-être pas en ce qui concerne le financement, comme je l'ai indiqué dans ma réponse précédente.

Quoi qu'il en soit, il faut toujours amener l'électricité jusqu'au rivage, là où les traversiers vont se recharger. Ce n'est pas fait. Si je peux me permettre, dans une autre région du pays, en Nouvelle-Écosse, par exemple, certains exploitants aimeraient avoir des traversiers électriques, mais il n'y a aucun moyen d'acheminer l'électricité jusqu'au rivage. Par conséquent, cela ne se produira pas.

Donc, oui, vous avez raison, Madame Gladu. Lorsque nous nous sommes rencontrés, j'ai mentionné que c'était un problème. C'est toujours un problème, et ce le sera pour un certain temps encore.

**Mme Marilyn Gladu:** Excellent.

Pour ce qui est de la question du chemin de fer, il est ressorti clairement de tous les témoignages que nous avons entendus que, comme le chemin de fer est vraiment un monopole, nous devons le déclarer service essentiel au Canada. Nous devons nous assurer qu'il existe toujours des mécanismes d'arbitrage des différends, mais pas quelque chose qui lui nuira.

Pensez-vous que les perturbations de la chaîne d'approvisionnement que nous avons connues au Canada ont nui à notre relation avec les États-Unis, qui nous considèrent comme un fournisseur important?

Je vais m'adresser aux Manufacturiers et exportateurs du Canada pour commencer.

**M. Dennis Darby:** Merci.

Les États-Unis n'ont pas l'habitude d'être rancuniers. Ils ont tendance à travailler en temps réel. Cela nous a fait mal pendant la période du blocus, et vous avez vu même le Président réagir à un moment donné.

Cela aura-t-il une incidence sur les décisions futures? Peut-être. Nous devons travailler très dur pour leur montrer que nous sommes fiables et que nous pouvons tenir nos promesses. Je pense qu'il est vraiment important, comme vous l'avez dit, de s'assurer que ces infrastructures essentielles sont protégées par la désignation de service essentiel, oui.

**Mme Marilyn Gladu:** Quelqu'un d'autre a-t-il des observations sur cette question?

**Mme Kathleen Sullivan:** Je pense que de mon point de vue, je vais faire écho à ce que M. Darby a dit.

Nous avons une relation commerciale très solide avec les États-Unis, dans les deux sens. Il faut beaucoup de choses pour briser cette relation. Cela dit, je pense que nous avons tous vu un signe nous indiquant que nous devons vraiment commencer à nous concentrer sur nos chaînes d'approvisionnement et nos infrastructures. Si nous ne commençons pas à le faire, nous courons le risque que cette relation se détériore et que les entreprises prennent d'autres décisions en fonction de ce qu'elles peuvent interpréter comme une trajectoire vers laquelle le Canada se dirige.

• (1715)

**Mme Marilyn Gladu:** En ce qui concerne les ports, nous avons également entendu une recommandation selon laquelle le gouvernement doit aider à obtenir des terrains pour la croissance dont ils ont besoin. Avez-vous des recommandations précises à faire, par exemple, pour le port de Hamilton?

**Mme Larissa Fenn:** Nous examinons les terrains du portefeuille fédéral qui sont actuellement sous-utilisés. Nous pensons que nous pourrions les faire entrer dans notre champ d'action et les activer pour des usages industriels. Nous examinons également des terrains

qui ne sont peut-être pas directement sur l'eau, mais qui pourraient servir de ports intérieurs.

Je pense que cela devrait être envisagé dans le cadre de la Loi maritime du Canada. Nous espérons qu'une recommandation à cet effet pourra être formulée dans le cadre du processus de modernisation des ports.

**Mme Marilyn Gladu:** Très bien. Je tiens à remercier tous les témoins et je vous rends 10 secondes, monsieur le président.

**Le président:** C'est un fait très rare, madame Gladu. Je vous en suis très reconnaissant.

J'aimerais également remercier tous les témoins, en particulier ceux qui ont dû comparaître deux fois devant le Comité en raison des votes qui ont eu lieu la semaine dernière. Nous leur en sommes très reconnaissants. Il s'agit de la dernière réunion pour cette étude particulière, alors nous tenons à vous remercier.

Vous pouvez, mesdames et messieurs les témoins, vous déconnecter à votre guise. Je demande aux membres de rester afin que nous puissions consacrer les 15 dernières minutes de cette réunion aux travaux du Comité.

Merci beaucoup à tous.

Chers collègues, je voulais simplement profiter des deux dernières minutes pour passer en revue le calendrier du Comité pour le mois prochain afin de m'assurer que nous sommes tous sur la même longueur d'onde et que nous savons tous ce que l'on attend de nous pour que tout se déroule le plus rapidement et le plus harmonieusement possible.

Le premier point à l'ordre du jour de la semaine prochaine est l'examen de deux ébauches de rapport. Le premier, qui aura lieu lundi prochain, le 9 mai est l'étude sur la sécurité ferroviaire. Le second, qui aura lieu le jeudi 12 mai, sera le rapport de l'étude sur les investissements ciblés en infrastructure. Si vous n'avez pas encore reçu les rapports, veuillez en informer le greffier et il vous les fera parvenir.

La semaine suivante, soit les 16 et 19, nous commencerons l'étude proposée par Mme Lantsman sur la réduction des formalités administratives et des coûts dans les aéroports ruraux et urbains du Canada. La semaine suivante sera une semaine de circonscription, suivie d'un retour le 30 mai. À ce moment-là, le ministre et les fonctionnaires du ministère comparaitront devant le Comité pour parler du budget principal des dépenses. Suivra la troisième réunion consacrée à l'étude sur les aéroports ruraux.

Si vous n'avez pas proposé de témoins, chers collègues, veuillez le faire dès que possible afin que nous puissions donner au greffier et à son équipe le temps nécessaire pour trouver les témoins et assurer leur participation. N'oubliez pas qu'immédiatement après l'étude proposée par Mme Lantsman, nous allons passer directement aux pénuries de main-d'oeuvre prévues. Si vous ne l'avez pas encore fait, proposez vos témoins pour ces deux sujets.

En outre, et c'est tout aussi urgent, le greffier a demandé que, d'ici vendredi prochain, nous présentions tous nos instructions de rédaction pour cette étude particulière que nous venons de terminer, afin que ces personnes incroyables qui sont assises ici puissent nous remettre le rapport avant la fin de la session.

Avant de donner la parole à Mme Lantsman pour qu'elle parle de sa motion, y a-t-il des questions, des objections ou des remarques sur le calendrier du mois prochain?

Je ne vois aucune objection.

**M. Taylor Bachrach:** Monsieur le président, avons-nous une vision à plus long terme des rapports? Nous avons un plan de travail avec un certain nombre d'études différentes après celles que vous avez mentionnées. Pourrions-nous les passer en revue brièvement?

**Le président:** C'est une bonne question, monsieur Bachrach.

D'après les analystes et le greffier, la seule étude que nous pourrions entreprendre avant la fin de la session, c'est-à-dire avant la fin juin, sera l'étude sur la chaîne d'approvisionnement. Le reste ira à l'automne.

**M. Taylor Bachrach:** Nous en parlerons vers la fin.

**Le président:** Oui.

Il y a juste une petite question de la part du greffier. Est-ce que tout le monde a le temps d'examiner les rapports qui ont été distribués pour lundi et jeudi?

• (1720)

**Mme Melissa Lantsman:** Le premier est-il l'étude sur la sécurité ferroviaire?

**Le président:** C'est au Comité de décider, mais c'était le plan.

Est-ce que cela convient à tout le monde? Y a-t-il des objections? Parfait.

Madame Lantsman, vous avez la parole.

**Mme Melissa Lantsman:** Merci, monsieur le président.

J'ai une motion à présenter. J'ai présenté une motion pour que tout le monde l'examine. Je vais lire cette motion.

Je pense qu'il est important que le Canada appuie pleinement la participation de Taïwan aux organisations internationales. Étant donné que nous sommes le Comité des transports, je crois que c'est important dans le cas de l'Organisation de l'aviation civile internationale. J'estime qu'il est dans l'intérêt économique et stratégique du Canada de renforcer ses relations avec Taïwan, compte tenu de ce que nous constatons dans un monde très déstabilisé.

Je propose une motion qui dit:

Que le Comité permanent des transports, des infrastructures et des collectivités signale à la Chambre son appui pour la pleine participation de Taïwan à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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

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

Allez-y, madame Koutrakis.

**Mme Annie Koutrakis:** J'aimerais ajouter un amendement amical, et j'espère que mes collègues d'en face seront d'accord. Je propose que, là où il est dit « son appui pour la pleine participation », le mot « pleine » soit remplacé par le mot « significative »; et, qu'au lieu d'un rapport, ce soit un communiqué de presse.

La raison en est de ne pas retarder le travail de notre comité et de ne pas retarder également le programme législatif. J'espère que ces deux amendements recevront l'approbation de mes collègues.

Nous sommes conscients du désir qu'a Taïwan de renforcer sa participation à l'OACI. Nous n'y sommes pas opposés, mais si l'on tient compte de l'exigence d'être membre de l'ONU et d'être un État, le Canada n'est pas en mesure, en ce qui nous concerne — ou en ce qui me concerne — d'appuyer la pleine adhésion de Taïwan à l'OACI pour le moment, bien que nous restions très ouverts à l'explora-

tion d'autres options pour une participation significative de Taïwan à l'OACI.

C'est quelque chose à considérer.

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

Y a-t-il des questions ou des remarques sur l'amendement présenté par Mme Koutrakis?

**Mme Melissa Lantsman:** Je vais y répondre. Je vous remercie pour les amendements. Il y a une grande différence entre une participation significative et une pleine participation, aux yeux du Canada et aux yeux de Taïwan. Compte tenu de ce que nous essayons d'accomplir dans le contexte mondial, j'aimerais que cette question soit soumise à la Chambre sous forme de rapport, et je ne pense pas que cela retardera l'étude de notre comité.

**Le président:** Allez-y, madame Koutrakis.

**Mme Annie Koutrakis:** Merci pour cela, Madame Lantsman. Je veux simplement m'assurer que les conservateurs n'utilisent pas les motions d'adoption des rapports comme un moyen de retarder le travail important du Parlement, y compris nos efforts pour adopter des lois pour tous les Canadiens.

Exiger une réponse du gouvernement permettra au Comité d'exprimer son point de vue sur cette question et de contraindre le gouvernement à répondre. Ce serait un engagement plus significatif qu'un simple rapport à la Chambre, et j'espère que nous pourrions trouver un moyen de nous entendre sur la partie du rapport. Si nous pouvons nous entendre au moins sur une partie au lieu d'un rapport, d'un communiqué de presse...

**Le président:** Merci, madame Koutrakis.

Allez-y, madame Lantsman.

**Mme Melissa Lantsman:** Je pense certainement qu'une discussion à la Chambre et un rapport à la Chambre sont beaucoup plus significatifs qu'un communiqué de presse. Nos alliés et ceux que nous cherchons à faire participer pleinement à l'OACI seraient certainement d'accord.

Encore une fois, je ne crois pas que cela retarde les travaux du Comité, et j'estime que c'est une question importante pour la Chambre, étant donné le contexte mondial, alors si vous voulez voter sur l'amendement, je suppose que nous pouvons le faire, mais je ne suis pas sûre que nous allons obtenir, nécessairement, un accord.

J'aimerais que la motion soit maintenue.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions ou observations sur l'amendement?

Oui, monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

Je vais être un peu plus direct. Je suis convaincu que c'est une tactique. Je ne vais pas dorer la pilule. C'est une tactique pour bloquer une loi que nous essayons de faire adopter dans l'intérêt des Canadiens. C'est un moyen détourné de passer par le Comité pour aller à la Chambre et faire exactement cela. Vous le savez. Nous le savons, et je tiens à le dire officiellement.

Merci, monsieur le président.

• (1725)

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

Y a-t-il d'autres questions ou remarques sur l'amendement présenté par Mme Koutrakis?

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

**M. Taylor Bachrach:** Je partage certaines des préoccupations qui viennent d'être exprimées au sujet des tactiques d'obstruction à la Chambre. D'autre part, j'appuie aussi, et le NPD appuie le contenu de la motion.

Il y a beaucoup de rapports à la Chambre, et les conservateurs semblent avoir amplement l'occasion de faire de l'obstruction. Je ne suis pas sûr que le fait d'en ajouter un va changer les choses, et je demanderais simplement à ma collègue d'en face de s'assurer que c'est bien de bonne foi et que ce n'est pas une tactique. Je pense qu'il s'agit d'une question d'importance, étant donné l'importance de Taïwan en tant que carrefour du transport aérien et l'importance de l'OACI en tant qu'organisation chargée d'assurer la sécurité du transport aérien.

J'appuierai la motion telle qu'elle est rédigée, mais j'espère que, lorsqu'elle sera présentée à la Chambre, elle ne fera pas partie de ce que nous avons vu dernièrement, qui est inquiétant et qui devrait être inquiétant aussi pour les Canadiens.

Je vous remercie.

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

Monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

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

Moi aussi, je trouve que Mme Lantsman a déposé une excellente motion.

La question du soutien à la candidature de Taïwan est importante et comporte des nuances. Le changement proposé n'est pas une nuance, il vient plutôt dénaturer la motion.

J'aimerais comprendre quel sera l'effet concret de l'amendement proposé au sujet du rapport. M. le greffier pourrait peut-être l'expliquer au Comité. Sur le fond, cela pourrait être une bonne chose que le gouvernement doive faire rapport sur cette question.

Cela dit, je voudrais savoir si cela va mener à un débat à la Chambre. À quoi mènera le dernier volet?

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

Madame Koutrakis, comme c'est vous qui avez proposé ce changement, pouvez-vous répondre à la question de M. Barsalou-Duval? Si nous adoptons la motion, qu'est-ce qui arrivera? Pourquoi est-elle problématique?

**Mme Annie Koutrakis:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je crains que cela ne retarde le travail important que doit faire le Parlement pour tous les Canadiens et Canadiennes.

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

[Traduction]

Y a-t-il d'autres questions, commentaires ou préoccupations à ce sujet?

Monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord avec le point de vue de Mme Koutrakis et les préoccupations qui ont été exprimées.

Je crois également que nous ne pouvons pas permettre que ce qui se passe actuellement à la Chambre, qui est effectivement troublant et obstructif, prenne en otage le travail du Comité et nous empêche de remplir ce qui est une fonction importante, à savoir, rendre compte à la Chambre des choses dont nous débattons en comité.

Je crois vraiment que c'est une question importante. Il est important que les comités soient en mesure de faire rapport à la Chambre. Et je crois que lorsque ces rapports arrivent à la Chambre, ils doivent être traités de bonne foi par toutes les parties. J'espère vraiment que ce sera le cas lorsque cette question sera soumise à la Chambre bientôt.

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

Monsieur Iacono.

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Cela me tue d'entendre des commentaires sur ce qui se passe à la Chambre. J'aimerais que le député qui m'a précédé explique exactement ce qui se passe à la Chambre et qui cause tant d'agitation. C'est très facile à dire dans le vide, comme on dit en français.

À mon avis, ce qui se passe à la Chambre se passe très bien. Le gouvernement est là pour défendre les intérêts des Canadiens. Il est trompeur d'insinuer qu'il y a de l'agitation à la Chambre des communes.

Je préférerais qu'il accompagne ce genre de commentaires de preuves de ce qu'il essaie de dire plutôt que de le dire pour le dire.

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

Monsieur Rogers, je vais vous donner la parole, et ensuite à vous, monsieur Bachrach, si vous voulez répondre.

**M. Churence Rogers:** Monsieur le président, je partage certaines des préoccupations de mes collègues concernant cette motion particulière et ce que cela pourrait signifier pour l'action de la Chambre à ce sujet si nous adoptons cette motion.

J'appuierais l'amendement de ma collègue et j'espère que nous pourrions peut-être avoir un peu de temps pour y réfléchir. Si un vote est nécessaire, nous pourrions peut-être en discuter lors de notre prochaine réunion.

● (1730)

**Le président:** D'accord.

**Mme Melissa Lantsman:** Monsieur le président, si je peux intervenir, j'ai une remarque à faire.

Je peux peut-être vous encourager, compte tenu des contraintes de temps dont vous m'avez parlé, à mettre la motion aux voix.

Il est inquiétant d'entendre le Comité dire que nous ne pouvons pas faire rapport à la Chambre de nos rapports ou de nos discussions. C'est l'un des rôles du Comité. C'est un rôle important du Comité. J'espère que les membres de la communauté taïwanaise et ceux qui ont appuyé ce projet, comme moi, bien avant que je ne vienne ici, ne regardent pas ce qui se passe et ne voient pas que cela sert de prétexte à une sorte d'agitation à la Chambre. C'est une question importante pour le Comité, et j'espère que nous pourrions la mettre aux voix.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions ou remarques à ce sujet?

D'accord. Tous ceux qui sont pour l'amendement de Mme Koutrakis?

Nous allons procéder à un vote par appel nominal.

(L'amendement est rejeté. [*Voir le procès-verbal.*])

**Le président:** Nous allons maintenant passer au vote sur la motion présentée par Mme Lantsman.

(La motion est adoptée. [*Voir le procès-verbal.*])

**Le président:** La motion est adoptée.

Merci beaucoup, chers collègues. Passez un excellent week-end.

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>