



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 037**

Le mercredi 2 novembre 2022

---

Président : M. Peter Schiefke





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

Le mercredi 2 novembre 2022

• (1630)

[Français]

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

Je vous souhaite la bienvenue à la 37<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 3 février 2022, le Comité se réunit pour étudier les pénuries de main-d'œuvre prévues dans le secteur des transports au Canada.

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

[Traduction]

Mesdames et messieurs les membres du Comité, nous allons entendre des témoins par vidéoconférence pendant la première heure, soit M. Jean Gattuso, coprésident du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, et Louise Yako, coprésidente du groupe de travail.

Pendant la deuxième partie, de 17 h 30 à 18 h 30, nous accueillons Jean-Marc Gionet, directeur général, Orientation du programme d'immigration, et Ian Gillespie, directeur, Politiques et programmes à l'intention des résidents temporaires, du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration.

Du ministère de l'Emploi et du Développement social, nous accueillons M. Andrew Brown, sous-ministre adjoint principal, Direction générale des compétences et de l'emploi; M. Michael MacPhee, sous-ministre adjoint, Programme des travailleurs étrangers temporaires; et M. Brian Hickey, directeur général, Programme des travailleurs étrangers temporaires.

Enfin, du ministère des Transports, nous accueillons Mme Melanie Vanstone, directrice générale, Programmes multimodaux et sécurité routière.

Avant de commencer, j'aimerais profiter de l'occasion pour informer les membres du Comité que tous les participants à la vidéoconférence d'aujourd'hui ont effectué les vérifications audiovisuelles nécessaires.

Nous allons maintenant passer à la déclaration préliminaire du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Vous avez cinq minutes.

La parole est à vous.

**Mme Louise Yako (coprésidente du groupe de travail, Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement):** Bonjour à tous. Je suis heureuse de m'adresser à vous aujourd'hui.

M. Gattuso et moi aimerions remercier le Comité de nous donner l'occasion de parler du rapport du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Nous sommes fiers du travail accompli par le groupe de travail au cours de son mandat de 100 jours. Notre objectif consistait à fournir des conseils indépendants au moyen de recommandations sur des mesures visant à accroître la concurrence, l'accès, la fiabilité, la résilience, la redondance, l'efficacité et l'investissement dans la chaîne d'approvisionnement nationale des transports, tout en favorisant la poursuite des services de transport internationaux à destination et en provenance du Canada.

Les recommandations formulées sont fondées sur les points de vue exprimés par l'industrie dans le cadre de consultations et de présentations écrites. Nous avons également été guidés par le principe de la création d'une chaîne d'approvisionnement en transport qui serait régie et exploitée dans l'intérêt du pays, étant donné que la prospérité du Canada dépend de son commerce international.

En ce qui concerne l'objectif du comité TRAN, nous vous ferons part aujourd'hui de ce que nous avons entendu de la part de l'industrie au sujet des répercussions de la pénurie de main-d'œuvre sur la chaîne d'approvisionnement nationale des transports et des recommandations que nous avons présentées au ministre des Transports dans notre rapport final pour relever ces défis.

L'un des principaux problèmes structurels relevés lors de nos consultations avec l'industrie est que le secteur des transports fait face à de graves pénuries de main-d'œuvre. Bien qu'elles constituent un problème pour tous les modes de transport, elles le sont particulièrement pour les secteurs du transport ferroviaire et du camionnage. Pour vous donner une idée de l'ampleur de ce problème, comme l'a fait remarquer le Conference Board du Canada, le secteur des transports dépend davantage des travailleurs âgés que l'ensemble de l'économie, et plus de 260 000 de ses travailleurs prendront leur retraite au cours des 20 prochaines années. De plus, de 2021 à 2030, le nombre de travailleurs qui se joindront à la main-d'œuvre du transport sera insuffisant pour compenser les pertes des retraités.

Le secteur des transports dépend excessivement des immigrants, et sa main-d'œuvre actuelle est majoritairement masculine. On nous a dit que les problèmes de main-d'œuvre auxquels fait face notre chaîne d'approvisionnement sont complexes et qu'ils ne peuvent être liés à un seul rouage brisé du système. L'inadéquation entre les compétences disponibles et les compétences requises, le manque de programmes de formation appropriés et le financement insuffisant de la formation ont toujours été des préoccupations importantes soulevées par divers représentants de la chaîne d'approvisionnement. Ils ont aussi mentionné que le manque de sensibilisation à certaines professions était particulièrement problématique.

Les pénuries de main-d'œuvre constituent un problème urgent dans tous les secteurs. Nous avons constaté que lorsque le secteur des transports ne fonctionne pas correctement, les produits ne se rendent pas jusqu'aux consommateurs, les matériaux ne se rendent pas jusqu'aux producteurs, et les répercussions subséquentes touchent tous les Canadiens.

Ce dysfonctionnement est parfaitement illustré par le fait que 50 % de nos échanges commerciaux dépendent du camionnage et qu'il nous manque plus de 25 000 chauffeurs. De plus, le camionnage n'est pas considéré par la collectivité comme un métier spécialisé, ce qui dissuade les candidats potentiels et a une incidence sur le financement de la formation. Le camionnage n'est qu'un exemple de système qui n'est pas organisé pour attirer et retenir efficacement les talents.

• (1635)

[Français]

**M. Jean Gattuso (coprésident du groupe de travail, Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement):** Une chaîne d'approvisionnement fiable et efficace est essentielle au bien-être économique de notre pays. Je le répète: elle doit être fiable et efficace.

Le secteur des transports est chargé de faciliter le commerce, qui représentait 61 % du PIB du Canada en 2021, année au cours de laquelle la chaîne d'approvisionnement a subi d'importantes réductions de service en raison des méfaits causés par l'homme et des catastrophes naturelles.

Indépendamment des progrès réalisés grâce à l'automatisation et à l'intelligence artificielle, les parties prenantes estiment que la main-d'œuvre restera un facteur limitant pour une chaîne d'approvisionnement fiable et efficace, à moins que des mesures draconiennes ne soient prises.

Pour répondre à ces préoccupations, on nous a constamment dit que la collaboration entre tous les paliers de gouvernement et le secteur privé devrait être priorisée afin de mieux comprendre les besoins du marché du travail partout au pays et de répondre aux exigences actuelles et futures de la main-d'œuvre.

La collaboration entre les secteurs public et privé a été perçue comme une occasion de faire progresser et de promouvoir l'éducation et la formation professionnelle dans les professions liées à la chaîne d'approvisionnement. Cette collaboration devrait impliquer les provinces et les territoires, puisque l'éducation et la formation relèvent de leur compétence.

[Traduction]

En tenant compte des luttes et des suggestions de l'industrie, notre rapport final contient des mesures immédiates et des recommandations à long terme qui reflètent ce que nous avons entendu.

À court terme, d'ici deux ans, nous avons recommandé que le gouvernement élabore une stratégie de main-d'œuvre pour la chaîne d'approvisionnement des transports afin de cerner les problèmes actuels et d'élaborer des solutions à long terme et durables.

De plus, nous avons présenté d'autres mesures immédiates que le gouvernement pourrait prendre pour apporter une aide immédiate. Entre autres, le gouvernement fédéral devrait chercher à élargir les programmes de main-d'œuvre existants et à trouver un moyen d'attirer les groupes sous-représentés; continuer d'appuyer et, si possible, d'élargir de toute urgence le Programme des travailleurs étrangers temporaires pour qu'il s'applique aux travailleurs de la chaîne d'approvisionnement des transports; accélérer le traitement des demandes d'asile et d'immigration pour les personnes admissibles à travailler dans des entreprises liées à la chaîne d'approvisionnement; et, enfin, soutenir les organisations et les entreprises afin d'aider les nouveaux Canadiens à s'acclimater aux milieux de travail et à la société canadienne.

À long terme, nous recommandons que le gouvernement mette la dernière main à la stratégie de main-d'œuvre de la chaîne d'approvisionnement des transports et, à tout le moins, qu'il y inclue une orientation liée à l'immigration, à la participation de la main-d'œuvre nationale, à la formation et à l'éducation des réfugiés, à la productivité et à l'automatisation.

La stratégie devrait renforcer la volonté du gouvernement d'adapter les politiques, d'éliminer les obstacles, d'offrir une formation adéquate, de favoriser la collaboration, de promouvoir la croissance continue et le perfectionnement de notre main-d'œuvre, et d'investir dans nos entreprises pour tirer parti de la technologie.

[Français]

Notre rapport final fournit des détails supplémentaires sur chaque recommandation et les nuances des problèmes rencontrés par le système de la chaîne d'approvisionnement.

• (1640)

[Traduction]

Bien que la main-d'œuvre ne soit qu'un élément de notre rapport final, nous tenons à vous remercier de nous avoir donné le temps de vous faire part de nos conclusions à ce sujet. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Merci.

[Français]

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

[Traduction]

Merci beaucoup, madame Yako, de votre déclaration préliminaire.

Nous allons commencer notre série de questions avec M. Jeneroux.

La parole est à vous. Vous avez six minutes.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je suis heureux d'être de retour et de voir tout le monde au Comité des transports. Je vous suis vraiment reconnaissant d'être venu.

J'aimerais tout de suite vous poser une question rapidement. Il y a 13 recommandations immédiates. Au cours de votre conférence de presse et des entrevues subséquentes avec les médias, vous avez fait beaucoup de commentaires, surtout vous, madame Yako, selon lesquels il y a urgence.

Sur ces 13 recommandations, des mesures ont-elles été prises par le gouvernement à ce jour?

**Mme Louise Yako:** Nous avons présenté notre rapport au début d'octobre. Comme le gouvernement n'a pas la responsabilité de nous faire rapport, à Jean et à moi...

**M. Matt Jeneroux:** Je suis désolé de vous interrompre, mais mon temps est limité.

En avez-vous été témoin? J'imagine que vous êtes toujours attentive et que vous assurez un suivi des mesures ayant fait suite à votre rapport.

**Mme Louise Yako:** Je sais que Transports Canada a demandé des mémoires aux intervenants, mais je n'ai pas suivi cela de très près. Je ne peux pas me prononcer là-dessus.

**M. Matt Jeneroux:** Parfait. Merci. Je vais passer à autre chose.

L'on indique dans le rapport qu'« il faut éliminer les obstacles à l'innovation dans le secteur privé... Nous devons veiller à ce que les gouvernements n'érigent pas d'obstacles qui pourraient étouffer ce type d'innovation si nécessaire. »

L'une des recommandations du rapport consiste à créer le Bureau de la chaîne d'approvisionnement. La majorité des recommandations du Groupe de travail mettent l'accent sur l'intervention gouvernementale plutôt que sur l'élimination de l'ingérence gouvernementale.

Je vais poser la question, et j'espère que vous pourrez nous éclairer à ce sujet. Pensez-vous vraiment que nous devons créer un nouveau bureau qui, de toute évidence, coûtera plus cher aux contribuables et entraînera probablement plus d'ingérence de la part d'Ottawa?

**Mme Louise Yako:** Je vois que M. Gattuso veut répondre.

**M. Jean Gattuso:** Je suis ici, madame Yako. Je vais répondre à cette question.

Premièrement, pour en revenir au gouvernement, vous avez vu ces derniers jours des gouvernements prendre position au sujet de l'immigration. C'est l'une des choses que nous préconisons dans notre rapport lorsque nous parlions de la main-d'œuvre. Les intervenants nous ont dit que nous devons intensifier l'immigration.

Pour en revenir à votre question sur le bureau de la chaîne d'approvisionnement, si vous regardez ce que nous avons perdu au cours des 10 dernières années sur le plan du commerce partagé dans le monde, surtout avec les États-Unis — trois points de part de marché —, le Bureau de la chaîne d'approvisionnement sera facilement rentable et permettra d'obtenir des résultats. Lorsque vous commencez à perdre des parts de marché, vous devez agir immédiatement.

N'oubliez pas que l'objectif du Bureau de la chaîne d'approvisionnement consiste à s'assurer que les différents ministères du gouvernement ont des indicateurs de rendement clés, des IRC, axés sur les chaînes d'approvisionnement. L'un des éléments fondamentaux de ce rapport, c'est que le commerce est important, puisqu'il représente 61 % du PIB.

Si nous commençons à perdre des parts de marché, les Canadiens seront touchés.

**M. Matt Jeneroux:** Merci, monsieur Gattuso.

Tout d'abord, je devrais probablement commencer par vous féliciter pour le rapport. Beaucoup de travail et de temps y ont été consacrés.

J'entends constamment parler du Bureau de la chaîne d'approvisionnement. J'ai parlé aujourd'hui à quelqu'un qui m'a dit qu'il n'était pas certain de la façon dont une bureaucratie gouvernementale plus lourde continuerait d'aider à régler le problème. Ils ont regardé plus loin et ont vu que ce serait un fardeau supplémentaire. C'est du moins ce qui me préoccupe.

Je vais passer à ma prochaine question, mais s'il y a d'autres choses à ajouter, monsieur Gattuso, je vous invite à intervenir.

Évidemment, les chemins de fer et les ports appartiennent au secteur privé et sont exploités par lui. D'après votre rapport, il semble que le gouvernement encourage davantage la création de voies ferrées et de ports supplémentaires.

Est-ce une observation juste?

Nous pourrions peut-être commencer par vous, madame Yako. Est-ce votre interprétation de ce que vous avez entendu?

**Mme Louise Yako:** Nous avons entendu dire qu'il faut accroître l'infrastructure matérielle, mais ce n'est pas cette mesure à elle seule qui permettra de régler les problèmes de notre chaîne d'approvisionnement. Il faudra une plus grande collaboration entre le secteur privé et le gouvernement.

Pour revenir à la question que vous avez posée plus tôt au sujet du Bureau de la chaîne d'approvisionnement, il faut une meilleure coordination fédérale entre les ministères, parce qu'il y a un certain nombre de ministères fédéraux qui touchent les opérations de la chaîne d'approvisionnement et qui ont des politiques qui touchent les chaînes d'approvisionnement, et il y a actuellement un manque de coordination. Plutôt que d'ajouter un autre niveau de bureaucratie, nous considérons que le Bureau de la chaîne d'approvisionnement permet de réduire une partie de cette bureaucratie et peut-être d'assumer la responsabilité. Il ne s'agit pas d'ajouter une couche, mais d'instaurer une plus grande efficacité dans la façon dont les règlements qui touchent les chaînes d'approvisionnement sont élaborés, surveillés et gérés.

• (1645)

**M. Matt Jeneroux:** Monsieur Gattuso, voulez-vous parler du Bureau de la chaîne d'approvisionnement?

**M. Jean Gattuso:** Pour ajouter aux commentaires de Mme Yako, c'est un aspect essentiel. De nombreux ministères ont un rôle à jouer dans la chaîne d'approvisionnement. Si l'on pense aux frontières, par exemple, et à l'Agence canadienne d'inspection des aliments, l'ACIA, il est essentiel pour elle que nous intégrions les IRC à son rendement, parce que le Bureau de la chaîne d'approvisionnement regroupe tous les IRC. Comme nous sommes un pays commerçant, nous devons aussi continuer à faire croître nos activités et à maintenir notre chaîne d'approvisionnement.

N'oubliez pas que notre objectif consistait à assurer la fluidité et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. C'était notre mandat, et nous avons donc formulé cette recommandation. C'est un élément clé de notre rapport.

[Français]

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

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Rogers. La parole est à vous. Vous avez six minutes.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Merci, monsieur le président, et merci aux témoins qui comparaissent aujourd'hui. Nous sommes heureux de vous accueillir.

Tout d'abord, je tiens à vous féliciter pour l'excellent travail que vous avez fait dans votre rapport sur les recommandations à court et à long terme, alors que nous essayons de résoudre les problèmes de la chaîne d'approvisionnement.

Nous avons entendu de nombreux témoins au cours des dernières séances. Ils proviennent de tous les secteurs des corridors de transport, de l'industrie du transport aérien, de l'industrie maritime et du camionnage, ainsi que de tous les gens qui participent au transport de biens et de services pour notre pays.

J'aimerais vous poser la question suivante. L'un ou l'autre d'entre vous peut répondre aux questions.

À votre avis, après tout le travail que vous avez fait, la pénurie de camionneurs représente-t-elle le plus gros problème dans le secteur des transports, ou pensez-vous que d'autres pénuries sont tout aussi problématiques? Si oui, lesquelles?

**M. Jean Gattuso:** Nous avons identifié le camionnage. Cinquante pour cent de notre commerce dépend du camionnage, alors s'il nous manque 25 000 chauffeurs, et le camionnage est essentiel, alors... Vous avez 23 % de main-d'œuvre pour le secteur maritime dans les ports et 12 % de main-d'œuvre ferroviaire. Si l'on ne tient compte que du transport ferroviaire et du camionnage, comme 62 % de nos échanges commerciaux en dépendent, ces secteurs sont essentiels.

N'oubliez pas que nos clients internes et externes considèrent notre pays comme une grande usine. Nous devons servir les clients internes et externes. Si nous n'offrons pas de service à nos clients externes, ils n'achèteront plus au Canada. Nous devons nous assurer que, de l'usine au port ou aux États-Unis, nous respectons les exigences de nos clients. Si les délais s'étirent pendant des semaines et des semaines, les gens n'achèteront plus du Canada.

Nous avons entendu des choses de ce genre de la part des intervenants. Nous avons rencontré des gens. Ils parlaient de leurs clients. Les États-Unis nous mettent également au défi. Nous avons passé une semaine aux États-Unis à parler du type de service que le Canada offre.

**M. Churence Rogers:** Madame Yako, voulez-vous ajouter quelque chose?

**Mme Louise Yako:** Si j'ai bien compris, vous voulez savoir s'il existe un classement des pénuries pour les différents modes de transport? M. Gattuso a entièrement raison de dire qu'il y a une très importante pénurie de camionneurs, mais chaque mode de transport a un but précis et chaque mode a déterminé que les pénuries de main-d'œuvre sont critiques. Je ne classerais pas nécessairement l'une par rapport à l'autre. Je dirais qu'elles sont toutes très importantes. Tous les modes de transport sont essentiels et nécessaires.

• (1650)

**M. Churence Rogers:** Compte tenu de ce que vous avez dit, pouvez-vous nous parler des changements apportés récemment au Programme des travailleurs étrangers temporaires? Pensez-vous qu'ils aideront à combler les pénuries de main-d'œuvre dans le secteur des transports?

**Mme Louise Yako:** Le Programme des travailleurs étrangers temporaires est conçu pour les pénuries temporaires. Par définition, les pénuries dont nous parlons sont importantes et à long terme. Elles exigent une solution permanente. Bien que l'augmentation du nombre de travailleurs étrangers temporaires puisse permettre d'assurer une certaine transition à court terme, nous devons considérer les pénuries de main-d'œuvre dans une perspective à plus long terme.

**M. Jean Gattuso:** N'oubliez pas que si vous parlez de chauffeurs, vous devez les former. C'est un processus. Le métier de chauffeur n'est pas reconnu comme une profession à l'heure actuelle, et pour ce qui est d'ajouter quelque chose, vous avez vu dans notre rapport que nous réclamons un programme et que le gouvernement fédéral et les provinces travaillent en collaboration. Nous devons former les chauffeurs.

Il est certain que cette main-d'œuvre qui arrive ne peut pas être temporaire. Par conséquent, il est essentiel d'attirer des chauffeurs au Canada dans le cadre de notre programme d'immigration.

**M. Churence Rogers:** Mon autre question porte sur l'automatisation. Avez-vous repéré des possibilités d'automatisation accrue pour aider à faire face aux pénuries de main-d'œuvre? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

**Mme Louise Yako:** Nous n'avons pas identifié de situations précises où l'automatisation serait utile, mais comme l'automatisation des véhicules est un secteur clé qui prend de l'expansion, c'est une possibilité. Les compagnies de chemin de fer ont trouvé des façons d'automatiser les inspections, par exemple, mais des règlements les en empêchent.

Les intervenants ont cerné des possibilités. Nous n'en avons pas nécessairement parlé en particulier dans le rapport.

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

**M. Jean Gattuso:** Vous avez raison, Mme Yako. De nombreux intervenants ont parlé de l'automatisation.

À l'heure actuelle, cette technologie est bien développée dans les entrepôts automatisés. Comme il est difficile de trouver des conducteurs de chariots élévateurs, on investit beaucoup d'argent dans ces types d'entrepôts.

Encore une fois, je doute que l'on voie un jour des camions de 43 pieds sans chauffeur sur l'autoroute. C'est pourquoi nous avons besoin de chauffeurs.

**M. Churence Rogers:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Madame Yako et monsieur Gattuso, avant de passer au prochain membre du Comité, vous serait-il possible de mettre vos microphones en sourdine une fois que vous avez fini de parler? C'est pour nos interprètes, pour nous assurer qu'il n'y a pas de chevauchement.

Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

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

Bonjour, madame Yako et monsieur Gattuso.

Je tiens à saluer le travail que vous avez fait. Il est important de s'assurer que la chaîne d'approvisionnement est efficace. Beaucoup de gens de nos circonscriptions nous en parlent, et nous en vivons tous les conséquences. Je voulais souligner que vous avez réalisé un travail important. J'espère que vos recommandations permettront d'arriver à de meilleurs résultats.

Cela dit, dans votre allocution d'ouverture, vous avez fait référence à la question de la formation de la main-d'œuvre et au fait que l'éducation relève de la compétence des provinces et des territoires. Vous avez parlé aussi de la question des ordres professionnels, qui fait elle aussi partie du champ de compétence des provinces. À d'autres moments, vous avez soulevé la question de l'immigration. Au Québec, l'immigration économique relève de la compétence provinciale.

Comment êtes-vous arrivés à concilier les prérogatives de l'un et de l'autre dans l'élaboration de vos recommandations et de la vision que vous nous exposez?

**M. Jean Gattuso:** D'abord, nous avons rencontré des intervenants de plusieurs provinces. Nous n'avons pas rencontré chacune des provinces, puisque seulement certaines d'entre elles avaient fait des soumissions. Cependant, nous avons parlé d'un problème national, ce qui nous va permettre d'aller chercher de la main-d'œuvre.

Si nous voulons rester en affaires, cela prend du monde et des programmes pour les soutenir. Nous savons bien que certaines compétences sont fédérales et que d'autres sont provinciales. Nous n'avons pas essayé de nous placer entre les deux champs de compétences. Nous avons cerné le problème. Puis, nous avons affirmé qu'il fallait travailler à offrir de la formation et qu'il fallait investir ensemble pour le faire. C'est tout le pays qui va y gagner. Je pense que cela doit être votre point de départ.

Comme je le disais, le travail d'un chauffeur de camion n'est pas reconnu comme une profession. Il n'y a donc pas de subventions pour ce type de travail. Les formations requises par les compagnies de transports doivent être payées par les chauffeurs eux-mêmes. C'est tellement important. Nous faisons des affaires avec les Américains à hauteur de 774 milliards de dollars, et la route, c'est important. Cela prend des chauffeurs et il faut les former.

Nous avons déterminé que, pour y arriver, il fallait encourager le travail effectué en collaboration. D'ailleurs, notre rapport s'intitule « Action. Collaboration. Transformation. ». La collaboration, c'est justement de travailler la main dans la main pour l'avenir du pays.

• (1655)

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur Gattuso.

Dans le fond, votre groupe de travail a reçu des gens qui ont fait part de leurs défis. Puis, vous avez formulé des recommandations à partir des témoignages entendus et en fonction de vos constatations ainsi que de votre jugement.

Je voulais juste clarifier que, finalement, vous avez exécuté votre mandat en présentant des solutions potentielles à des problèmes actuels, sans nécessairement avoir vérifié de quel champ de compé-

tence il était question. Vous êtes un groupe de travail fédéral. Je ne fais pas un reproche, mais plutôt un constat, en vous disant que le gouvernement fédéral ne peut pas nécessairement mettre en œuvre certaines de vos recommandations. Cela ne veut pas dire qu'elles ne sont pas pertinentes ou intéressantes pour autant. Je voulais simplement souligner cet élément.

À la page 18 du rapport, vous faites justement mention de la nécessité de collaborer avec les provinces et les territoires sur la question du maintien en poste des camionneurs. Les camionneurs que nous avons reçus au Comité ont mentionné que le vieillissement des camionneurs était l'élément clé pour eux.

Au Bloc québécois, nous pensons que, parmi les propositions entendues, une des pistes intéressantes serait de mettre en place des crédits d'impôt ou d'autres mesures pour inciter les travailleurs âgés à rester sur le marché du travail, de façon à ce que ce soit plus attrayant pour eux d'y rester que de le quitter.

J'aimerais savoir comment vous percevez ce genre de recommandation ou, du moins, ce genre de programme.

[Traduction]

**Mme Louise Yako:** En fait, cela correspond à l'une des recommandations du rapport. Nous avons déterminé que le retour au travail des travailleurs à la retraite, même à temps partiel, était une possibilité, et je crois que nous avons cerné des incitatifs financiers ou l'élimination d'obstacles ou de mesures dissuasives pour que les travailleurs âgés restent sur le marché du travail, alors nous sommes tout à fait sur la même longueur d'onde.

[Français]

**Le président:** Vous êtes en sourdine, monsieur Gattuso.

**M. Jean Gattuso:** Notre rapport énonce clairement que, pour que les chauffeurs expérimentés veuillent continuer à rester sur le marché du travail, il faudrait leur donner un incitatif fiscal. Il manque actuellement de main-d'œuvre, et ces travailleurs d'expérience seraient utiles jusqu'à ce qu'on ait formé suffisamment de chauffeurs.

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

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

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

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

Je vous remercie de vos exposés. Je tiens également à remercier Mme Yako pour la séance d'information qu'elle m'a donnée sur le rapport du Groupe de travail. Malheureusement, comme nous avons un très mauvais service de téléphonie cellulaire dans le Nord de la Colombie-Britannique à ce moment-là, c'était un peu fragmenté de mon côté, mais j'ai aimé recevoir un aperçu.

Je voulais poser quelques questions sur le rapport. Il y a quelques aspects que j'ai trouvés particulièrement intéressants. Le premier concerne les retards liés aux conflits de travail. Je remarque dans la liste des intervenants consultés qu'un certain nombre d'organisations syndicales ont participé aux travaux. On peut lire dans le rap-

Le ministre du Travail doit convoquer un conseil d'experts de toute urgence en vue d'élaborer un nouveau paradigme de relations de travail collaboratif qui permettrait de réduire le potentiel de lock-out, de grèves et de menaces de grèves qui mettent à risque le fonctionnement ou la fluidité de la chaîne d'approvisionnement nationale des transports.

Nous le voudrions tous et je pense que si c'était possible, nous aurions dû le faire il y a bien des années.

Qu'est-ce qui est envisagé ici? Cette description est assez vague. Quelles idées ont été exprimées, surtout de la part des représentants syndicaux que vous avez consultés, dans le cadre de ces travaux?

• (1700)

**Mme Louise Yako:** En passant, je suis heureuse de vous revoir, monsieur Bachrach.

L'une des choses que nous avons entendues très souvent de la part de nombreux intervenants, c'est le besoin de certitude, et dans certains cas, la certitude l'a emporté sur l'efficacité. La certitude était synonyme de fiabilité, et la fiabilité est maintenant presque plus importante que la compétitivité ou le coût. L'une des principales raisons de ce manque de fiabilité était liée au fait que des perturbations importantes peuvent survenir en raison des lock-out ou du risque de grève.

Ce que nous visons avec cette recommandation, c'est essentiellement de dire que si, en tant que pays, nous voulons continuer d'être reconnus comme un partenaire commercial fiable, nous devons faire tout ce que nous pouvons pour essayer de contrôler les perturbations artificielles ou contrôlables. L'une d'elles est évidemment l'élimination des interruptions de travail. Nous n'avons pas de solution particulière en tête parce qu'aucun d'entre nous n'est expert en relations de travail.

Ce que nous voulions mettre en évidence, c'est le fait qu'il s'agit d'une question qui doit être réglée de toute urgence, et les experts en la matière sont le ministre du Travail, les dirigeants syndicaux et les employeurs, et ce sont eux qui devront déterminer comment procéder, parce qu'il est important d'avoir une chaîne d'approvisionnement fiable pour l'avenir de notre pays.

**M. Jean Gattuso:** Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, juste pour vous donner un exemple, un bateau peut prendre 10 jours pour traverser l'océan et se rendre au Canada. La loi accordera 72 heures pour annoncer une grève ou un lock-out. Comment pouvons-nous être considérés comme un fournisseur fiable lorsqu'on annonce aux responsables d'un bateau qui traverse l'océan et qui est à peu près à quatre jours du Canada qu'il y aura une grève quelques jours plus tard? Nous avons autrefois pour principe d'être un partenaire fiable et fluide. Nous devons nous redéfinir pour être reconnus comme tels.

**M. Taylor Bachrach:** Je dirais que la façon dont nous bâtissons cette réputation en tant que partenaire fiable et efficace consiste à instaurer de bonnes relations de travail, et je pense qu'une grande partie de cette responsabilité incombe au gouvernement et aux entreprises de la chaîne d'approvisionnement.

Je vais peut-être passer à la consultation des Premières Nations. J'ai remarqué que le Groupe de travail avait constaté que la consultation des Premières Nations dépassait la portée de ses travaux en raison du court délai. Pourtant, le rapport contient des recommandations qui concernent directement les Premières Nations. Je dirais également, parce que les pénuries de main-d'œuvre sont l'une des grandes préoccupations exprimées dans ce rapport, que les communautés autochtones de la région que je représente affichent l'un des

taux de chômage les plus élevés de toutes les collectivités. Cela semble être une occasion en or de créer des possibilités d'emploi dans les communautés et les nations autochtones, mais cela ne se reflète pas dans les recommandations.

Pourriez-vous nous parler de la décision qui a été prise de ne pas consulter même les organisations de leadership autochtone au Canada dans le cadre de ce projet?

**Mme Louise Yako:** Eh bien, nous avons consulté l'Assemblée des Premières Nations, l'APN. Si vous examinez notre mandat, on nous demandait de parler expressément avec les intervenants de l'industrie, mais nous avons étendu les consultations à l'APN. L'APN a dit très clairement que nos discussions avec elle ne pouvaient pas être considérées comme des consultations. C'est pourquoi, dans l'une de nos recommandations, nous parlons de la nécessité de mobiliser les peuples autochtones au sein de divers groupes autochtones, et cela devrait se faire dans le cadre de l'élaboration de la stratégie nationale sur la main-d'œuvre, ainsi que de la stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement des transports.

Nous savions que, dans les 100 jours qui nous étaient alloués, nous ne serions pas en mesure de mener suffisamment de consultations et de mobilisation. Nous avons également reconnu que les groupes autochtones et les collectivités nordiques et éloignées étaient des éléments très importants de la chaîne d'approvisionnement des transports et que nous devions, en tant que pays, être en mesure d'assurer...

• (1705)

**Le président:** Merci beaucoup, madame Yako. Malheureusement, le temps de M. Bachrach est écoulé.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Strahl, pour cinq minutes.

**M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC):** Merci beaucoup.

Je veux m'assurer d'avoir bien compris ce que vous venez de dire, madame Yako. Vous avez dit que la fiabilité est plus importante que la compétitivité. Qu'avez-vous dit d'autre?

**Mme Louise Yako:** J'ai dit que la fiabilité l'emportait presque sur l'efficacité et la compétitivité, mais elles sont toutes importantes.

**M. Mark Strahl:** Bien sûr, et c'est ce que nous avons entendu dans le cadre de notre étude sur le secteur du transport aérien en particulier, au sujet de l'instabilité et de la fiabilité qui ont une incidence démesurée sur leurs activités, donc c'est confirmé.

Je devrais peut-être commencer par vous féliciter pour le caractère exhaustif de votre rapport. J'ai remarqué que Transports Canada ne manque pas d'excellents rapports. La question qui se pose est la suivante: le gouvernement agit-il en conséquence? J'espère que nous vous entendrons au fil du temps. Je sais que vous n'avez pas de mandat particulier pour donner suite au rapport, mais j'espère que vous nous direz ce que vous constatez de la part du secteur privé et du gouvernement sur le plan de l'action concrète.

Je voulais parler un peu du transport ferroviaire. Je voulais me concentrer sur le transport ferroviaire. L'Office des transports du Canada, l'OTC, tient les chemins de fer responsables de fournir un service adéquat. J'ai parlé à des expéditeurs et j'ai entendu dire que la norme est difficile à appliquer parce qu'elle est si mal définie.



Aviez-vous des recommandations? Avez-vous constaté qu'il était difficile de déterminer comment...? Je sais que vous avez beaucoup parlé de la relation entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer, mais selon vous, comment pouvons-nous mieux définir ce qu'est la prestation d'un service adéquat, de manière à assurer la fiabilité, la prévisibilité et la stabilité nécessaires à une chaîne d'approvisionnement harmonieuse?

**M. Jean Gattuso:** Monsieur Strahl, dans nos recommandations, nous préconisons que plus de pouvoirs soient accordés à l'OTC. Nous énumérons également certains critères que l'OTC doit respecter pour amener les compagnies de chemin de fer à prendre certains engagements. Bien sûr, grâce à cela, nous renforçons son autorité, ce qui devrait grandement améliorer la fluidité de la chaîne d'approvisionnement.

**M. Mark Strahl:** Pour ce qui est de l'OTC, je remarque qu'une recommandation clé était de lui donner plus de pouvoir pour arbitrer les différends, d'exclure le ministre et de s'assurer qu'il y ait une reddition de comptes.

Qu'avez-vous entendu, encore une fois, de la part des chemins de fer, des expéditeurs et des clients des chemins de fer en ce qui concerne...? J'ai entendu certaines préoccupations au sujet des répercussions lorsque des recours sont demandés à l'OTC ou à Transports Canada en cas de normes de service qui ne sont pas respectées, et qu'il pourrait y avoir des répercussions en bout de ligne en ce qui concerne la passation de marchés et ce genre de représailles.

Avez-vous entendu des clients des chemins de fer vous dire qu'ils craignaient d'être pénalisés dans les futurs contrats s'ils utilisaient les mécanismes de règlement des différends à leur disposition?

• (1710)

**Mme Louise Yako:** Oui, nous en avons entendu parler.

**M. Mark Strahl:** Avez-vous une recommandation sur la façon d'éviter que cela devienne une préoccupation permanente?

**Mme Louise Yako:** Comme M. Gattuso l'a dit, l'une des choses que nous avons recommandées, c'est que l'OTC ait plus de pouvoir et des délais d'enquête plus longs, et nous avons établi des données très précises qui pourraient nous être utiles.

En même temps, nous reconnaissons qu'il peut y avoir des conséquences imprévues. Je pense que c'est un aspect qui doit être suivi. À mesure que cette recommandation sera mise en œuvre, en supposant qu'elle le soit, elle devra être examinée de nouveau pour s'assurer qu'il y a suffisamment de pouvoirs et d'exigences en matière de données.

Je vois que M. Gattuso veut dire quelque chose.

**M. Jean Gattuso:** J'ajouterais, pour notre discussion, que le transport ferroviaire est aussi une activité nord-américaine. Nous avons passé une semaine à Washington et nous avons examiné certaines des pratiques du Surface Transportation Board. C'est également dans notre rapport.

**M. Mark Strahl:** Merci.

Combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Vous en êtes exactement à cinq minutes et deux secondes, monsieur Strahl. Merci beaucoup.

[Français]

Je passe maintenant la parole à M. Iacono.

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être là aujourd'hui.

Monsieur Gattuso, pour faciliter la tâche des nouveaux chauffeurs, que pensez-vous de l'établissement de modalités de délivrance de permis ou de certifications moins onéreux pour les chauffeurs de camions commerciaux qui n'effectuent que de courtes distances?

**M. Jean Gattuso:** Je n'exploite pas une entreprise de transport. Vous pouvez lire les résultats de notre recherche dans notre rapport. Pour notre part, nous serions d'accord avec cette recommandation si l'industrie juge que cela lui permettrait de recruter plus de chauffeurs. L'objectif est d'engager davantage de chauffeurs pour offrir plus de services. Je serais en faveur de cette recommandation, mais je voudrais avoir l'opinion des parties prenantes de l'industrie à ce sujet.

**M. Angelo Iacono:** Je vous remercie.

Vous avez dit plus tôt que nous avons besoin de plus d'immigrants. Sachant que la province de Québec nous coupe l'herbe sous les pieds en limitant grandement le nombre d'immigrants qu'elle accepte, comment peut-on remédier à la pénurie de la main-d'œuvre?

**M. Jean Gattuso:** Je ne répondrai pas au nom de la province de Québec, je ne suis pas son premier ministre.

**M. Angelo Iacono:** Je vous pose la question, parce que vous connaissez très bien le Québec. Vous êtes Québécois, vous parlez très bien le français, donc vous connaissez très bien la situation dans laquelle se trouvent le Canada, le Québec et les autres provinces. Je vous pose cette question pour vous permettre de nous orienter.

**M. Jean Gattuso:** Mes parents sont arrivés d'Italie, comme les vôtres, je présume. Ils étaient engagés par le Canadien Pacifique. Ils ont débarqué à Ellis Island, dans la ville de New York.

Je ne prendrai pas position au sujet du Québec. Le gouvernement a ses politiques. Je ne suis pas dans le gouvernement. Je pense que nous avons besoin d'immigrants pour continuer à faire croître le pays et à être un joueur important dans le monde. Comme nous l'avons dit en commençant notre présentation, le commerce représente 61 % du PIB du Canada. Si nous n'avons pas de gens pour faire le travail, nous ne serons pas reconnus comme de bons fournisseurs par nos clients au pays et à l'étranger.

**M. Angelo Iacono:** Vous savez que la formation et le développement des compétences sont traditionnellement du ressort des provinces, bien que le gouvernement fédéral ait joué un rôle beaucoup plus proactif dernièrement.

Dans quelle mesure est-il important que les différents paliers de gouvernement et les provinces travaillent ensemble pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre dans le secteur des transports?

Avez-vous constaté que les gouvernements ne travaillent pas ensemble aussi bien qu'ils le pourraient? Si oui, pouvez-vous nous en dire plus?

**M. Jean Gattuso:** Si les gouvernements travaillaient bien ensemble, il n'y aurait sans doute pas de pénurie de main-d'œuvre.

Les gouvernements doivent considérer le manque de main-d'œuvre comme un problème national. Ce n'est pas uniquement un problème provincial. Il faut trouver ensemble des moyens d'assurer la prospérité du pays et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

• (1715)

**M. Angelo Iacono:** Selon vous, depuis quand y a-t-il une pénurie de main-d'œuvre?

**M. Jean Gattuso:** La pénurie de main-d'œuvre a commencé à se faire sentir en 2015. Depuis 1997, les courbes démographiques font état du vieillissement de la population. En regardant ces courbes, on aurait pu prédire que cela s'en venait et on aurait compris que l'immigration ne serait pas suffisante pour remédier à la pénurie. On aurait pu aussi regarder en 1997 les chiffres sur la croissance économique du pays. Cela aurait permis de prédire certaines choses.

**M. Angelo Iacono:** Monsieur Gattuso, je vois que vous avez une très bonne connaissance du dossier. On ne vous demande pas de faire de la politique, mais, en tant que témoin de l'extérieur, vous cernez très bien le problème.

Notre objectif est d'écouter des témoins comme vous et de faire un rapport à la fin de notre étude. Que pouvez-vous nous recommander? Vous avez déjà mentionné quelques éléments. Y a-t-il d'autres aspects qui n'ont pas été abordés et sur lesquels vous aimeriez attirer notre attention afin d'orienter nos travaux?

[Traduction]

Y a-t-il une solution miracle dont vous aimeriez nous faire part?

**M. Jean Gattuso:** Nous avons passé 100 jours à réfléchir à des solutions, et la main-d'œuvre était un enjeu majeur. Nous avons parlé à différents intervenants. Nous devons recruter et former des immigrants à court terme. On peut parler d'automatisation, mais présentement, à court terme, nous avons besoin d'immigrants et de travailleurs temporaires, nous devons les former et leur trouver des endroits où rester.

C'est ce sur quoi nous devrions nous concentrer.

[Français]

**Le président:** Merci, messieurs Iacono et Gattuso.

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

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

La conversation qui vient d'avoir lieu était intéressante. Je vais me permettre de formuler certains commentaires, même si j'ai seulement deux minutes et demie.

Premièrement, je tiens à dire que ma conjointe est issue de l'immigration et qu'un de mes enfants fait partie d'une minorité visible. Je reconnais totalement l'apport de l'immigration. Cependant, le Québec doit être maître d'œuvre de ses politiques pour assurer la pérennité du français. C'est un élément très important pour que notre culture puisse être transmise. C'est pour cela que je tiens à défendre nos politiques publiques au Québec ainsi que notre caractère distinct.

Cela dit, il y a quelque chose que le gouvernement fédéral pourrait améliorer: le traitement des dossiers d'immigration.

Des gens vous ont-ils dit que les longs délais de traitement des demandes d'immigration étaient un problème? Je parle autant des demandes des travailleurs temporaires que des demandes d'autres catégories de travailleurs. Il arrive qu'un employeur embauche un travailleur et suive le processus, mais que les délais de traitement soient tellement longs que cela décourage les gens. Les employeurs perdent des travailleurs à cause de cela.

Le gouvernement fédéral devrait-il être plus efficace dans son traitement des dossiers d'immigration?

**M. Jean Gattuso:** Oui, surtout dans le cas des dossiers de travailleurs temporaires dont on a besoin au moment des récoltes. Les agriculteurs que nous avons rencontrés nous ont parlé des longs délais de traitement de ces demandes. Effectivement, il faudrait améliorer l'efficacité du traitement des demandes de travailleurs dans ce secteur.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vais poursuivre dans la même veine.

Dans les années 1980, des gens disaient souvent que les immigrants allaient nous voler nos jobs. Aujourd'hui, on a tendance à dire le contraire, c'est-à-dire que nous avons besoin d'immigrants pour combler les besoins de main-d'œuvre.

Une question se pose, cependant. Dans les années 1980, on rétorquait que les immigrants ne volaient le job de personne puisqu'ils créaient leur propre job. Aujourd'hui, les immigrants créent encore leur propre job ou, du moins, une demande supplémentaire.

Comment va-t-on faire pour régler le problème lié à notre besoin de plus en plus grand de recourir à l'immigration?

**M. Jean Gattuso:** On a besoin de gens qualifiés, mais on a aussi besoin de gens non qualifiés que l'on peut former.

Prenons le secteur agroalimentaire. Si une personne fait de l'abatage chez Olymel, par exemple, ses compétences dans d'autres secteurs ne sont pas aussi développées. C'est un élément important à prendre en considération. Comme je l'ai mentionné, on a besoin de gens qualifiés et de gens non qualifiés.

Comme je l'ai dit tantôt, il y a 100 ans, quand mon grand-père et mon père sont arrivés d'Italie, le Canadien Pacifique leur a donné un billet en leur disant qu'on engageait des Italiens à Montréal pour pelleter de la neige. On ne leur a pas demandé...

• (1720)

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

Malheureusement, le temps est écoulé.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

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

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

Pendant la pandémie dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, un certain nombre de scieries ont réduit leur production parce qu'elles n'arrivaient pas à trouver des wagons pour expédier leurs produits. Je remarque que le rapport mentionne que le contexte concurrentiel dans lequel évoluent les entités du secteur privé ne donne pas toujours des résultats qui sont dans l'intérêt national.

À la lumière des recommandations voulant que l'OTC joue un rôle plus proactif, est-ce que ce serait une solution possible dans les cas où des entreprises ont de la difficulté à obtenir du transport pour acheminer leurs produits vers les marchés?

**Mme Louise Yako:** Nous avons entendu dire qu'il y avait un manque de visibilité des données. Les projections relatives à la demande de services de transport ne sont pas aussi bien connues qu'elles pourraient et devraient l'être. Nous n'en avons pas encore parlé devant le Comité.

Je ne suis pas certaine de répondre directement à votre question, monsieur Bachrach, mais si nous pouvions assurer une meilleure visibilité des données, de façon à disposer de meilleures projections de la demande de services de transport, cela donnerait à l'OTC des munitions, de l'information, qu'elle pourrait utiliser pour s'assurer qu'il y a suffisamment de services, suffisamment de wagons pour les entreprises du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique.

**M. Taylor Bachrach:** À la lecture du rapport, j'en conclus que le Groupe de travail envisage un rôle plus proactif et interventionniste pour le gouvernement et des organismes comme l'OTC, afin que la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble soit plus efficace et serve l'intérêt national.

Ai-je bien décrit la situation?

**Mme Louise Yako:** Ce que nous envisageons, c'est une plus grande collaboration entre le gouvernement et le secteur privé et entre les ordres de gouvernement et le secteur privé. C'est cette collaboration qui permettrait d'accroître la fiabilité et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement, pas nécessairement l'intervention du gouvernement. Le gouvernement a évidemment un rôle important à jouer, mais il ne va pas régler ce problème à lui seul.

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

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Jeneroux.

Monsieur Jeneroux, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

**M. Matt Jeneroux:** Merci, monsieur le président.

Sous le deuxième principe énoncé dans le rapport, vous dites: « À l'heure actuelle, la chaîne d'approvisionnement des transports du Canada est constituée d'un réseau d'entreprises [...] cotés en bourse, détenus par le secteur privé et exploités de façon indépendante, qui travaillent souvent en vase clos plutôt qu'en cohésion. » Vous dites également que « la chaîne d'approvisionnement des transports doit apprendre à fonctionner comme une entité homogène et unifiée ».

Quelles recommandations pouvez-vous formuler pour assurer la continuité des opérations?

**M. Jean Gattuso:** Avant de passer à la continuité des opérations, lorsque nous parlons de l'industrie, la chaîne d'approvisionnement fonctionne en vase clos, et ce qui est essentiel, c'est la numérisation. La numérisation est essentielle au partage de l'information. Même s'il y a des sociétés cotées en bourse comme nous venons de le voir, nous devons trouver un moyen pour qu'elles échangent de l'information afin que tout le monde soit plus performant, que l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement soit plus performant, plutôt que de répondre aux besoins en vase clos. C'est aussi le raisonnement qui sous-tend le rapport. C'est pourquoi la collaboration est essentielle.

**M. Matt Jeneroux:** Avez-vous quelque chose à ajouter, madame Yako?

Sous le même principe, on peut lire dans le rapport: « Sinon, il faudra peut-être intervenir pour assurer le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement des transports. » Cela s'ajoute au Bureau de la chaîne d'approvisionnement.

Pouvez-vous confirmer que vous n'êtes pas en train de proposer la nationalisation de la chaîne d'approvisionnement du Canada?

**Mme Louise Yako:** Nous ne proposons pas la nationalisation.

Nous avons dit qu'il devrait y avoir une coopération et une collaboration volontaires entre les diverses parties — les entités du secteur privé et le gouvernement. Dans l'éventualité où des entités du secteur privé ne voudraient pas partager l'information nécessaire pour comprendre comment fonctionne la chaîne d'approvisionnement, c'est à ce moment-là que le gouvernement pourrait devoir exiger que certains éléments d'information soient partagés.

• (1725)

**M. Matt Jeneroux:** Il n'en a pas été question dans la transcription, mais je remarque, pour ceux qui suivent la transcription, que vous avez tous les deux hoché la tête avec véhémence contre la nationalisation de la chaîne d'approvisionnement.

Vous parlez d'habiliter l'OTC à renforcer son mandat et ses ressources, mais vous parlez aussi du Bureau de la chaîne d'approvisionnement. Encore une fois, je dois souligner que le Bureau de la chaîne d'approvisionnement a été, du moins au cours de mes réunions, le point de discorde d'un certain nombre d'intervenants. Certains trouvent que c'est une bonne idée, mais je dirais qu'il rend nerveux bon nombre d'entre eux.

Il suffit de regarder ce qui se fait dans d'autres organismes gouvernementaux. Je pense à la Société canadienne d'hypothèques et de logement, la SCHL. On ne sait pas trop si cela a été un bon coup ou non, selon le point de vue que l'on adopte.

Si c'est le cas, si vous renforcez l'OTC et que vous créez aussi un bureau, essayez de m'aider à comprendre comment cela permet de simplifier les choses.

**M. Jean Gattuso:** Je vais revenir au Bureau de la chaîne d'approvisionnement.

Le Bureau de la chaîne d'approvisionnement s'autofinancera simplement pour récupérer notre part du marché mondial, en particulier avec les États-Unis. Je pense qu'il est raisonnable d'envisager la récupération de trois points de part du marché américain, ce qui représente une somme énorme, et cela ne coûtera pas des milliards de dollars.

À l'heure actuelle, le Bureau de la chaîne d'approvisionnement travaille non seulement en vase clos, mais au sein du gouvernement, les différents ministères ne se parlent pas toujours, et chacun d'eux est partie prenante de la chaîne d'approvisionnement.

**M. Matt Jeneroux:** Puis-je vous interrompre un instant, monsieur Gattuso?

Je crains qu'en observant cette logique, tous les ministères s'en remettent aveuglément au Bureau de la chaîne d'approvisionnement.

Est-ce ainsi que vous voyez les choses? D'après mon expérience du gouvernement, ce n'est pas nécessairement ce qui se produira. Chacun défend son territoire.

**M. Jean Gattuso:** Tout le monde continuera de défendre son territoire. Il s'agit d'instaurer des IRC orientés vers la chaîne d'approvisionnement dans chaque ministère et de déclarer ces IRC. Le Bureau de la chaîne d'approvisionnement en assurerait le suivi et veillerait à ce que chaque ministère en fasse le suivi.

Au bout du compte, seul le rendement commercial du Canada sera déterminant. Si nous voulons avoir plus de programmes pour faciliter la vie des Canadiens, nous ne pouvons pas permettre qu'une plus grande part de notre commerce soit perdue. C'est aussi simple que cela.

Notre pays compte 38 millions d'habitants. Nous devons croître. Nous sommes capables. Si les Pays-Bas, avec une population de 15 millions d'habitants, sont capables de jouer un rôle important dans le commerce mondial, nous pouvons faire la même chose au Canada, mais nous avons besoin de quelqu'un qui assure le suivi et s'assure que chaque ministère fait aussi le suivi de ses IRC dans la chaîne d'approvisionnement.

[Français]

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

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Jeneroux.

Enfin, pour conclure avec notre premier groupe de témoins, nous donnons la parole à M. Badawey.

La parole est à vous.

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

Monsieur le président, j'aimerais lire un extrait du rapport *Emerson* de 2015. On peut y lire :

D'ici 2060, une augmentation anticipée de 350 pour cent des échanges commerciaux changeront à la faveur des économies émergentes, et leurs exportations seront de plus en plus spécialisées, ce qui suppose plus d'activités à valeur ajoutée. Il sera important d'anticiper les demandes sur notre secteur des transports et d'établir des politiques et des infrastructures qui soutiendront ces tendances.

Sur ce, dans le cadre du rapport *Emerson*, et compte tenu des nombreux rapports qui ont été présentés et qui ont été mentionnés plus tôt, j'ai une question pour les membres du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement. Pensez-vous que nous devrions adopter une stratégie de main-d'œuvre multimodale dans le domaine des transports, incluant tous les modes de transport, dans le but de renforcer notre rendement en matière de commerce international? Cela tiendrait compte des recommandations contenues dans les études suivantes, soit l'examen de la Loi sur les transports au Canada, le rapport *Emerson*, le document « *Pour l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique : Rapport intérimaire* », que le Comité a déjà produit; l'examen de la modernisation des ports; l'examen de la Voie maritime du Saint-Laurent; la Stratégie de l'économie bleue; l'étude sur la chaîne d'approvisionnement que votre comité vient de terminer; et le plus récent rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement de 2022.

Pour vous aider à mieux comprendre, je vais vous donner un exemple. À Niagara, nous entreprenons un projet d'immobilisations — une installation d'innovation et de formation dans les Grands Lacs. Au cœur de cette installation se trouvera un campus qui préparera et formera la prochaine génération de spécialistes des transports, en intégrant la distribution et la logistique et en travaillant main dans la main avec le mouvement à jour des marchan-

disés le long des corridors commerciaux stratégiques, comme dans le cas des Grands Lacs; l'intégration avec le transport routier, ferroviaire et aérien; et l'harmonisation avec l'analyse de données à jour menant à la gestion intégrée.

Par conséquent, peut-on affirmer que les chauffeurs, les ingénieurs, les capitaines et les pilotes d'hier, tout en transportant des marchandises, sont les spécialistes du transport de demain — les exploitants et les gestionnaires des données et de la logistique — formés pour offrir une valeur ajoutée à l'entreprise et aux clients grâce à la fluidité, et reconnus comme exerçant un métier spécialisé?

Je pose la question aux deux personnes en particulier parce que nous sommes en 2022. Cela dit, et pour tout ce que je viens de mentionner, nous considérons que le mouvement des marchandises, et ceux qui transportent nos marchandises ne sont pas seulement des chauffeurs, mais des spécialistes du transport. Ils devraient être formés de cette façon et reconnus comme exerçant un métier spécialisé. Êtes-vous d'accord?

Madame Yako ou monsieur Gattuso, je vous le demande.

• (1730)

**Mme Louise Yako:** Oui. Tous les rapports dont vous venez de parler renfermaient des recommandations très pertinentes. Bon nombre d'entre elles devraient encore être prises en considération, car elles sont toujours d'actualité.

**M. Jean Gattuso:** J'aimerais ajouter quelque chose. Dans le rapport, lorsque nous avons dit qu'il nous fallait également une stratégie sur la main-d'œuvre dans la chaîne d'approvisionnement, c'est exactement ce à quoi nous pensions. En fait, nous ne parlons pas seulement des camionneurs, mais de tous ceux qui sont touchés par la logistique, parce que nous devons aller encore plus loin pour reconnaître les emplois liés à la logistique au pays. Cela fait partie de l'équation pour devenir une meilleure nation commerçante à l'échelle mondiale.

**M. Vance Badawey:** À propos de votre recommandation relative à la création d'un bureau ou d'un organe chargé de la chaîne d'approvisionnement, pourriez-vous nous situer quant à la façon dont cela s'inscrirait dans ce dont je viens de parler, soit la facilitation non seulement de la circulation des marchandises, mais aussi des personnes accompagnantes au Canada et à l'international?

**M. Jean Gattuso:** Les personnes clés choisies devraient aussi être des gens d'affaires très déterminés. Il vous faudra des dirigeants qui soient également capables de composer avec chaque ministère et de promouvoir les objectifs commerciaux, car ce sera déterminant pour l'avenir du Canada. Au bout du compte, quand on considère l'importance du commerce pour notre PIB, outre que nous avons des usines et des producteurs d'objets, de céréales ou de pétrole, on voit bien que l'essentiel est de servir le client et d'être concurrentiel sur la scène mondiale. Si nous ne sommes pas concurrentiels... Nous aurons besoin de chefs de file solides au sein du bureau de la chaîne d'approvisionnement pour faire bouger les choses et nous assurer que ce bureau soit chapeauté par un groupe de chefs d'entreprise chargé d'en examiner le rendement.

**Le président:** Merci beaucoup.

Chers collègues, voilà qui met fin aux questions du premier groupe.

Au nom des membres du Comité, je tiens à remercier nos témoins, Mme Louise Yako et M. Jean Gattuso, pour leur temps et leurs témoignages.

Nous allons maintenant suspendre la séance pendant cinq minutes pour nous préparer à accueillir le deuxième groupe de témoins.

La séance est suspendue.

● (1730) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

● (1735)

**Le président:** Nous reprenons nos travaux.

Nous allons commencer ce deuxième tour par des déclarations liminaires.

Nous commencerons par les représentants du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration.

Vous avez la parole, pour cinq minutes.

**M. Ian Gillespie (directeur, Politiques et programmes à l'intention des résidents temporaires, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration):** Merci beaucoup, monsieur le président et distingués membres du Comité. Je m'appelle Ian Gillespie et je suis directeur des politiques relatives aux travailleurs temporaires à IRCC.

Je tiens d'abord à souligner que je me joins à vous depuis le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Comme vous le savez, le Canada fait face à des pénuries de main-d'œuvre à l'échelle du pays et dans tous les secteurs, y compris dans celui des transports. L'immigration contribue aux efforts de renforcement de notre capacité nationale en matière de main-d'œuvre et elle permet d'améliorer la prospérité et la croissance économique du Canada. Les résidents temporaires et permanents apportent des compétences dont notre économie a besoin et ils aident à combler nos lacunes sur le plan de la main-d'œuvre.

[Français]

Les programmes d'immigration économique soutiennent une économie canadienne forte en attirant des travailleurs talentueux du monde entier. En règle générale, les immigrants économiques sont instruits et capables de s'intégrer facilement au marché du travail canadien. De plus, ils contribuent à la diversité en milieu de travail.

Une gamme de programmes permet à toutes les régions du Canada de bénéficier des avantages de l'immigration économique. La sélection de nouveaux résidents permanents est une responsabilité partagée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux.

Par le truchement du Programme des candidats des provinces, en particulier, les administrations peuvent mettre l'accent sur l'attraction et la rétention des nouveaux arrivants possédant les compétences les plus recherchées dans chaque région.

● (1740)

[Traduction]

Un certain nombre de mesures récentes en matière d'immigration visent à nous aider à répondre aux besoins du marché du travail canadien.

L'an dernier, IRCC a mis en œuvre un programme temporaire destiné à permettre à plus de 90 000 travailleurs essentiels et diplômés étrangers — vivant et travaillant déjà au Canada et qui sont résidents temporaires — d'accéder à la résidence permanente, cela afin de retenir des talents recherchés. Il visait des travailleurs de divers secteurs du transport, comme les chauffeurs de messageries, les débardeurs et le personnel de piste.

Les changements à la Classification nationale des professions qui entreront en vigueur le 16 novembre permettront également aux étrangers qui travaillent comme camionneurs d'être admissibles à la résidence permanente grâce aux programmes d'immigration économique pour travailleurs qualifiés gérés par le système Entrée express d'IRCC.

Le Canada a accueilli plus de 405 000 résidents permanents en 2021, ce qui est un nombre record. La cible pour 2022 est légèrement inférieure à 432 000, mais, comme cela a été annoncé l'autre jour, elle passera à 465 000 en 2023. De cette façon, l'immigration permanente aide à relever les défis démographiques et économiques à long terme.

À court terme, les programmes des travailleurs temporaires et des étudiants étrangers du Canada jouent un rôle important. Ils sont axés sur la demande, sans plafond ni limite, de sorte qu'ils sont souples et peuvent être adaptés à l'évolution du marché du travail. Ils répondent aux besoins immédiats de main-d'œuvre de divers employeurs, ils fournissent un large éventail de niveaux de compétence et de niveau de scolarité, et facilitent la productivité, la croissance et l'innovation des entreprises.

Par exemple, grâce à une nouvelle mesure qui entrera en vigueur le 15 novembre, plus de 500 000 étudiants étrangers déjà au Canada pourront travailler plus d'heures en dehors des campus, ce qui contribuera à combler les pénuries de main-d'œuvre et leur permettra de gagner plus d'argent pour financer leurs études. Récemment, IRCC a également annoncé que les diplômés étrangers, dont le permis de travail postdiplôme arrive à échéance, auront la possibilité de travailler au Canada pendant 18 mois supplémentaires.

[Français]

L'année dernière, plus de 5 000 travailleurs étrangers temporaires ont reçu des permis de travail en vue de pourvoir certains postes vacants dans le secteur des transports.

Près des deux tiers sont venus au Canada dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires, dirigé par Emploi et Développement social Canada.

[Traduction]

Entretemps, les emplois dans le secteur des transports peuvent être comblés par l'entremise du Programme de mobilité internationale, qui exempte les employeurs des exigences du Programme des travailleurs étrangers temporaires quand ils embauchent des étrangers dont le travail générera des avantages économiques plus étendus pour les Canadiens. Ce programme facilite, par exemple, l'accès au personnel des compagnies aériennes étrangères et au personnel d'entretien des chemins de fer. Il permet également d'embaucher plus rapidement des techniciens et des professionnels internationaux provenant de pays avec lesquels le Canada a conclu des accords commerciaux, notamment dans le cas de professions comme les ingénieurs, les pilotes et les marins hautement qualifiés.

IRCC traite les permis de travail des travailleurs étrangers qui soumettent une demande dans le cadre des deux programmes de travailleurs temporaires. Depuis le début de la pandémie et afin de soutenir la reprise des chaînes d'approvisionnement mondiales, IRCC accorde la priorité aux demandes de permis de travail pour les camionneurs étrangers de sorte à pouvoir répondre aux besoins essentiels de l'industrie canadienne du camionnage.

Les initiatives que j'ai mentionnées s'avéreront utiles dans le long terme, mais les employeurs ont un besoin immédiat de main-d'œuvre étrangère qualifiée, besoin qui ne peut être comblé que des influx rapides.

Comme vous le savez probablement, la demande de permis de travail a augmenté, ce qui a contribué à un gonflement des arriérés et à l'allongement des délais de traitement. IRCC est en train de mettre en place un certain nombre de mesures pour régler ce problème, comme l'embauche de personnel de traitement supplémentaire et l'application de solutions technologiques, qui devraient rapprocher IRCC de ses normes de service d'ici le printemps 2023.

[Français]

Dans le fond, l'immigration n'est qu'une partie de la solution et sert de complément à d'autres mesures nationales visant à réduire la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur des transports et dans d'autres secteurs de l'économie canadienne.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous.

[Traduction]

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

Nous allons maintenant entendre le ministère de l'Emploi et du Développement social.

Vous avez la parole, et vous disposerez de cinq minutes pour votre déclaration liminaire.

[Français]

**M. Andrew Brown (sous-ministre adjoint principal, Direction générale des compétences et de l'emploi, ministère de l'Emploi et du Développement social):** Je vous remercie, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je suis Andrew Brown, sous-ministre adjoint principal de la Direction générale des compétences et de l'emploi à Emploi et Développement social Canada.

Je tiens à préciser que je participe à la réunion d'aujourd'hui à partir du territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Je suis heureux d'être ici pour discuter de la pénurie de main-d'œuvre.

• (1745)

[Traduction]

Les pressions relatives au marché du travail touchent quasiment tous les secteurs de l'économie ainsi que la plupart des régions du pays. En juillet 2022, il y avait près d'un million de postes vacants dans l'ensemble du Canada. Il y a deux fois plus de professions présentant des signes importants de pénurie de main-d'œuvre aujourd'hui qu'il n'y en avait en 2019.

Par exemple, l'industrie du camionnage contribue de façon importante à l'économie nationale avec un PIB de 20 milliards de dollars en 2021, soit le tiers environ de l'ensemble du secteur des transports. L'industrie emploie environ 278 000 employés et affiche un taux de postes vacants de 9,4 %, soit nettement plus que celui de l'ensemble du marché du travail avec quelque 5,9 %.

Pour les camionneurs, cela représente près de 28 000 postes vacants, chiffre qui rejoint les estimations de l'Alliance canadienne du camionnage qui prévoit que l'industrie du camionnage aura une pénurie de 55 000 travailleurs d'ici la fin de 2023.

Les changements démographiques qui sont enracinés dans une population vieillissante et les départs à la retraite ajoutent des pressions supplémentaires en limitant le nombre de travailleurs disponibles. En août, les professions liées au transport affichaient l'un des âges moyens parmi les plus élevés de l'économie pour des travailleurs.

Alors que le gouvernement cherche à remédier aux pénuries de main-d'œuvre au Canada, nous reconnaissons qu'il existe quatre avenues possibles pour accroître l'offre de la main-d'œuvre. D'abord, soutenir la transition des nouveaux entrants sur le marché du travail, principalement les jeunes. Deuxièmement, accueillir des personnes talentueuses du monde entier, plus particulièrement les immigrants et les travailleurs étrangers temporaires. Troisièmement, accroître la participation des groupes sous-représentés sur le marché du travail et, quatrièmement, aider les personnes qui travaillent déjà et qui ont besoin de se recycler et de se perfectionner pour pouvoir s'adapter et rester plus longtemps sur le marché du travail.

Les jeunes constituent la plus importante source de nouveaux arrivants sur le marché du travail au Canada, avec 4,9 millions de jeunes chercheurs d'emploi que l'on estime devoir entrer sur le marché du travail entre 2019 et 2028. Afin d'aider les jeunes et les étudiants à acquérir des compétences professionnelles et à établir des liens avec les employeurs, le budget de 2021 a réservé plus de 720 millions de dollars en financement supplémentaire pour la Stratégie emploi et compétences jeunesse, le Programme de stages pratiques pour étudiants et le programme Emplois d'été Canada.

Comme vous l'avez sans doute entendu de mon collègue, l'immigration est une source de main-d'œuvre nouvelle, puisqu'elle complète l'immigration permanente avec quelque 100 000 travailleurs étrangers temporaires qui entrent au Canada chaque année. Des changements récents permettent à présent aux employeurs d'embaucher jusqu'à 30 % de leur main-d'œuvre dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires venant occuper des emplois à bas salaire pendant un an dans des secteurs aux prises avec des pénuries importantes. D'autres employeurs seront autorisés à embaucher jusqu'à 20 % de leur main-d'œuvre pour des postes à faible salaire et cela jusqu'à nouvel ordre, ce qui est une augmentation par rapport à l'ancien plafond de 10 % pour de nombreux employeurs.

L'autre source de main-d'œuvre est constituée par les groupes sous-représentés. L'augmentation du taux de participation des femmes, des Autochtones, des personnes handicapées et des Canadiens noirs et racisés dans le marché du travail devrait grandement contribuer à accroître l'offre de main-d'œuvre.

[Français]

Tout aussi importants pour nos initiatives liées au marché du travail, les investissements récents et ambitieux du gouvernement dans les garderies, les logements abordables, le transport et la large bande permettent de créer les systèmes et les mesures de soutien nécessaires pour aider à accroître la participation des Canadiens au marché du travail.

La réduction de l'inadéquation des compétences ainsi qu'une meilleure utilisation des talents disponibles seront essentielles pour répondre aux besoins et aux pénuries en matière d'emploi. À cette fin, le gouvernement du Canada a pris des mesures concrètes pour contribuer à réduire les pénuries à l'échelle de l'économie.

Le Programme de solutions pour la main-d'œuvre sectorielle est un exemple intéressant d'investissement récent dans le cadre du budget de 2021. Ce programme, qui fournit 960 millions de dollars sur trois ans, aide les secteurs clés en finançant des activités axées sur l'industrie. Cela permettra aux travailleurs de suivre des formations et de recycler leurs compétences et aidera les employeurs à attirer et à maintenir en poste une main-d'œuvre qualifiée.

Dans le budget de 2021, le gouvernement du Canada a également fait des investissements importants pour...

• (1750)

[Traduction]

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Brown. Je suis désolé de vous interrompre, mais pourriez-vous conclure?

[Français]

**M. Andrew Brown:** D'accord.

Il s'agit d'investissements importants pour établir le nouveau Service d'apprentissage. Le gouvernement a aussi accordé la priorité au financement des programmes axés sur les compétences fondamentales.

Pour terminer, je vais simplement dire que nous continuerons de collaborer avec nos partenaires fédéraux ainsi qu'avec nos homologues des gouvernements provinciaux et territoriaux afin d'alléger les pressions actuelles et futures exercées sur le marché du travail.

Je vous remercie.

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

Je cède maintenant la parole à Mme Vanstone, du ministère des Transports, pour cinq minutes.

**Mme Melanie Vanstone (directrice générale, Programmes multimodaux et sécurité routière, ministère des Transports):** Merci beaucoup.

[Traduction]

Bonsoir, monsieur le président et distingués membres du Comité.

Je commencerai par souligner que je me joins à vous aujourd'hui depuis le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Je m'appelle Melanie Vanstone et je suis directrice générale des programmes de sécurité multimodale et routière au sein du groupe Sécurité et sûreté à Transports Canada. Je vous remercie de m'avoir invitée aujourd'hui pour vous présenter le point de vue de Transports Canada sur les graves pénuries de main-d'œuvre et de qualifications auxquelles est confronté le secteur des transports dans des

professions comme celles de camionneurs, de marins, de pilotes, et de cheminots.

Une main-d'œuvre robuste, diversifiée et qualifiée dans le secteur des transports est un élément essentiel de la reprise économique du Canada et d'une chaîne d'approvisionnement efficace, tout en soutenant la sécurité et la sûreté de notre système de transport. La main-d'œuvre du secteur des transports soutient la circulation des biens et des personnes dans les secteurs qui dépendent des transports, notamment la fabrication, les ressources naturelles et l'agriculture, partout au pays.

Comme d'autres témoins l'ont dit au Comité, il existe un certain nombre de pressions structurelles qui contribuent à la pénurie de main-d'œuvre et de qualifications dans le secteur des transports et parmi lesquelles on retrouve les coûts élevés de l'éducation et de la formation pour certaines professions, puisqu'il faut parfois débours jusqu'à 90 000 \$ pour devenir pilote commercial, plus de 15 000 \$ pour devenir chauffeur routier, auxquels s'ajoute un faible salaire initial. S'ajoutent à cela une méconnaissance des emplois et des carrières dans le secteur et des changements démographiques, notamment le vieillissement de la population et le manque de diversité. Par exemple, le secteur des transports se classe derrière les autres secteurs réglementés en termes de diversité. Enfin, mentionnons la mauvaise image dont souffre la culture du travail dans l'ensemble de l'industrie en raison de problèmes d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, d'infrastructures inadéquates et de préoccupations concernant la culture du travail dans le secteur.

L'automatisation et d'autres technologies continueront de modifier le secteur à l'avenir, ce qui signifie que la nature des emplois dans le secteur continuera d'évoluer, soulignant le besoin de compétences de plus en plus avancées.

Reconnaissant l'importance de la main-d'œuvre pour le fonctionnement du système, Transports Canada a élaboré une stratégie pour contribuer à remédier aux pénuries de main-d'œuvre et de compétences. La stratégie repose sur quatre piliers et met l'accent sur le recrutement et le maintien en poste des groupes sous-représentés.

Voici les piliers en question: premièrement, obtenir des données et effectuer des analyses ciblées; deuxièmement, promouvoir la sensibilisation et le rapprochement; troisièmement, s'attaquer aux coûts élevés de la formation et aux autres obstacles en tirant parti des programmes de l'ensemble du gouvernement et, enfin, moderniser les approches en matière de réglementation afin que les règlements ne créent pas d'obstacles inutiles.

Le ministère continue de travailler en étroite collaboration avec d'autres ministères et organismes fédéraux, notamment ceux représentés ici, avec des représentants de l'industrie et d'autres niveaux de gouvernement.

Transports Canada a pris des mesures dans plusieurs domaines.

Par exemple, le Programme de formation maritime a récemment été renouvelé dans le budget de 2022 dans le cadre du Plan de protection des océans du gouvernement afin de réduire les obstacles à la formation maritime pour les groupes sous-représentés dans la main-d'œuvre maritime, comme les femmes, les habitants du Nord, les Inuits et les peuples autochtones.

Le ministère a négocié un certain nombre d'accords réciproques pour reconnaître certains certificats délivrés à l'étranger pour les marins au Canada. Actuellement, cinq accords sont en place et trois autres sont en cours.

Transports Canada s'appuie sur la technologie pour moderniser ses processus de certification et numériser son système de délivrance des licences de pilote d'avion afin de mieux répondre aux besoins de l'industrie en matière de recrutement et de rétention des talents.

Le ministère des Transports a demandé au Conference Board du Canada de produire un rapport en deux étapes pour examiner les répercussions économiques des pénuries de main-d'œuvre dans le secteur des transports sur l'économie canadienne.

Le ministère a fait appel à EDSC dans plusieurs domaines de programmation clés. En particulier, le Programme de solutions pour la main-d'œuvre sectorielle investira 960 millions de dollars sur trois ans pour améliorer les compétences et la formation dans sept secteurs économiques clés différents, dont les transports.

Enfin, en collaboration avec le guichet d'emplois d'EDSC, Transports Canada a lancé le site Web des emplois et des carrières dans le secteur des transports afin de promouvoir les carrières dans ce secteur.

Transports Canada et d'autres ministères examinent actuellement les recommandations spécifiques du rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Cela comprend celles qui ont trait aux pénuries de main-d'œuvre et de qualifications. Le rapport du groupe de travail contribuera à l'élaboration de la Stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement qui est en cours de développement.

Nous reconnaissons qu'une collaboration continue est nécessaire avec les partenaires fédéraux, les provinces et les territoires ainsi que l'industrie pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre et de qualifications dans le secteur des transports, y compris les recommandations pertinentes du groupe de travail.

• (1755)

[Français]

Je vous remercie beaucoup du temps que vous nous avez accordé aujourd'hui.

[Traduction]

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions sur les mesures prises par Transports Canada à l'égard des pénuries de main-d'œuvre et de compétences dans le secteur.

**Le président:** Merci beaucoup de votre exposé préliminaire, madame Vanstone.

Nous allons commencer notre série de questions par Mme Lewis.

Madame Lewis, c'est à vous. Vous avez six minutes.

**Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC):** Merci beaucoup.

Ma première question s'adresse à M. Gillespie.

On sait parfaitement qu'il y a des arriérés dans le traitement des demandes de résidence permanente, de citoyenneté et de visa. On sait aussi que l'immigration a un rôle important à jouer dans la résolution des problèmes de pénurie de main-d'œuvre au Canada.

Où en est l'arriéré de traitement des demandes de visa étranger et des demandes de travailleurs étrangers temporaires?

**M. Jean-Marc Gionet (directeur général, Orientation du programme d'immigration, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration):** Merci, monsieur le président.

Je suis heureux d'intervenir au nom d'IRCC. Je vais contextualiser un peu les mesures que nous prenons. Vous avez raison, il y a tout un inventaire et un arriéré à éliminer.

Outre ce qu'a dit M. Gillespie dans son exposé préliminaire, il faut souligner les progrès réalisés depuis que nous avons redoublé d'efforts pour éliminer cet arriéré.

J'ai quelques statistiques à communiquer au Comité. Nous avons traité environ 560 000 demandes de permis d'études en 2021, soit beaucoup plus qu'avant la pandémie, en 2019. Jusqu'ici, pour l'année 2022, nous avons dépassé...

**Mme Leslyn Lewis:** Excusez-moi, monsieur Gionet.

J'ai entendu dire qu'il y avait 2,6 millions de demandes dans l'arriéré.

Est-ce exact? Pouvez-vous le confirmer?

**M. Jean-Marc Gionet:** Il faudra que je vous revienne à ce sujet. J'ai ici une petite ventilation.

Je peux vous parler des demandes de permis de travail, par exemple. Nous en avons actuellement 316 000. Je crois que le nombre de visas de résident temporaire est d'environ 800 000. Mais je n'ai pas ces statistiques sous la main.

Nous nous ferons un plaisir de les fournir au Comité pour appuyer son étude.

**Mme Leslyn Lewis:** Quel est le délai réel de traitement des demandes de travailleurs étrangers, par exemple dans le secteur des transports?

**M. Jean-Marc Gionet:** J'ai des statistiques sur les délais de traitement en date de septembre pour les permis de travail. Elles ne sont pas propres au secteur des transports, mais d'ordre général. En date de septembre 2022, les délais étaient d'environ 116 jours.

Comme l'a dit M. Gillespie, grâce aux mesures que nous sommes en train de prendre pour embaucher du personnel supplémentaire et utiliser la technologie pour trouver de nouvelles façons efficaces de traiter les demandes, nous pensons revenir aux normes de service dès le printemps 2023.

**Mme Leslyn Lewis:** Avez-vous accordé la priorité au secteur des transports, compte tenu de la gravité de la situation?

**M. Jean-Marc Gionet:** Comme l'a dit mon collègue, M. Gillespie, je crois, les camionneurs, par exemple, sont une priorité. Comme vous et votre comité le savez sans doute, la demande est forte. Comme le programme et le processus de demande de permis de travail n'ont pas de plafond et sont illimités, nous avons constaté une remontée du volume de demandes dans tous les secteurs d'activité.

Nous travaillons rapidement pour revenir aux normes de service. De janvier à septembre de cette année, nous avons délivré environ 552 000 permis de travail. L'an dernier, on en a délivré environ 147 000 durant la même période.

**Mme Leslyn Lewis:** Avez-vous des chiffres sur le nombre d'employeurs qui entament un processus d'EIMT, puis l'interrompent?

**M. Jean-Marc Gionet:** Je vais m'en remettre à mes collègues d'EDSC pour cette question.



• (1800)

**M. Michael MacPhee (sous-ministre adjoint, Programme des travailleurs étrangers temporaires, ministère de l'Emploi et du Développement social):** Je n'ai pas de chiffres précis à ce sujet. Concernant le traitement d'EIMT, je peux vous dire que, l'an dernier, nous en avons traité près de 70 000 pour le Programme des travailleurs étrangers temporaires, et que, cette année, nous en avons traité entre 45 000 et 50 000 jusqu'à présent. Nous constatons effectivement une augmentation annuelle.

Du côté positif, les délais de traitement toutes catégories sont actuellement de 31 jours ouvrables.

**Mme Leslyn Lewis:** Combien y a-t-il de demandes par année? L'année où vous avez traité 70 000 demandes, combien en aviez-vous reçu?

**M. Michael MacPhee:** Nous avons traité toutes les demandes reçues, soit 68 000 demandes pour un peu plus de 100 000 postes à pourvoir.

**Mme Leslyn Lewis:** Seulement 68 000 demandes, et vous les avez toutes traitées. Aucune n'a été retirée ou rejetée.

**M. Michael MacPhee:** Quelques-unes ont été rejetées ou n'ont pas eu de suite en raison de divers facteurs, par exemple du fait que l'employeur ne respectait pas toutes les conditions du programme... Nous pourrions évidemment vous fournir plus de détails à ce sujet.

**Mme Leslyn Lewis:** Merci. Ma prochaine question s'adresse à Mme Vanstone.

Nous avons appris lundi que Transports Canada refuse ou omet de certifier du personnel qualifié formé à l'étranger dans certains domaines, notamment dans celui de l'aviation.

Saviez-vous qu'on refuse 99 % d'examineurs médicaux de l'aviation dont les compétences sont reconnues dans d'autres pays et qui travaillent peut-être même à bord d'avions canadiens? Le saviez-vous?

**Le président:** Veuillez répondre en 15 secondes, s'il vous plaît.

**Mme Melanie Vanstone:** Je ne travaille pas dans le domaine de l'aviation à Transports Canada. Quant aux licences d'EMA, ce chiffre n'est pas exact. Cette statistique ne représente qu'une petite partie des candidats qui ont suivi une formation de base à l'étranger non approuvée. C'est le lieu de résidence des demandeurs qui dicte où ils peuvent présenter une demande; ils peuvent donc en présenter une dans différentes régions de Transports Canada. Je dirais...

**Le président:** Merci beaucoup, madame Vanstone. Malheureusement, nous n'avons plus de temps pour cette question.

Monsieur Iacono, vous avez la parole.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Angelo Iacono:** Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins de s'être joints à nous ce soir afin de nous orienter quant à la façon de résoudre les questions entourant la pénurie de main-d'œuvre.

Madame Vanstone, le secteur des transports ressent fortement les pénuries de main-d'œuvre, particulièrement dans les secteurs du transport ferroviaire et du camionnage.

Comme l'a noté le Conference Board du Canada, dans le secteur des transports, il va falloir faire davantage appel aux travailleurs âgés pour faire face à la situation

Dites-nous quels sont les principaux défis à relever pour inciter les jeunes à envisager une carrière dans le secteur des transports.

Selon vous, quelles sont les solutions possibles?

[Traduction]

**Mme Melanie Vanstone:** Merci de la question. Je suis d'accord.

Nous nous sommes penchés sur la question, en collaboration avec nos collègues fédéraux bien entendu, pour trouver des façons d'attirer l'attention des jeunes Canadiens sur le secteur des transports. Ils connaissent effectivement peu les carrières offertes dans le secteur des transports ou peut-être se méprennent-ils sur les compétences nécessaires et l'éventail des carrières.

Comme je l'ai dit dans mon exposé préliminaire, Transports Canada a créé un site Web pour aider les gens à explorer diverses carrières dans le secteur des transports et à trouver les lieux de formation correspondants. Nous aurons peut-être, au fil du temps, l'occasion de travailler avec nos collègues du secteur privé pour envisager des stratégies visant notamment à inciter les jeunes à entamer une carrière dans ce secteur.

Je ne sais pas si mes collègues d'Emploi et Développement social Canada aimeraient parler plus en détail de certains des programmes destinés aux jeunes qu'administre leur ministère.

• (1805)

**M. Angelo Iacono:** Oui, allez-y, je vous en prie.

**M. Andrew Brown:** D'accord.

Je m'appelle Andrew Brown, et je travaille pour Emploi et Développement social Canada.

Nous offrons divers programmes de formation et de soutien. Cela commence par une collaboration avec les provinces et les territoires par le biais de mesures de soutien très générales en matière de formation et de perfectionnement des travailleurs. C'est aux provinces et aux territoires qu'il revient de déterminer leurs propres secteurs prioritaires d'investissement.

Ensuite, nous examinons les types de programmes que le gouvernement fédéral peut offrir pour appuyer divers secteurs. Je sais que mon collègue de Transports Canada l'a déjà dit, mais le nouveau programme sectoriel lancé l'an dernier est un exemple de ce que nous pouvons faire pour attirer l'attention sur le secteur des transports et circonscrire des projets permettant d'appuyer des programmes de perfectionnement des compétences et d'emploi visant les travailleurs et les employeurs du secteur des transports.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Pour les prochaines questions, je me référerai au rapport du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement et aux recommandations qui ont été faites.

Selon l'une des recommandations formulées, il est urgent d'élargir le programme des travailleurs étrangers temporaires qui s'applique aux travailleurs de la chaîne d'approvisionnement des transports et d'accélérer le traitement des demandes d'asile et d'immigration pour les personnes qui seraient admissibles à travailler pour des entreprises liées à la chaîne d'approvisionnement des transports.

Dans quelle mesure est-il possible de poursuivre dans cette voie, compte tenu des arriérés actuels dans le traitement des demandes d'immigration?

Que faudrait-il faire pour atteindre ces objectifs, madame Vanstone?

[Traduction]

**Mme Melanie Vanstone:** Transports Canada prend un certain nombre de mesures pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre dans le secteur des transports. Comme je l'ai dit, nous travaillons en étroite collaboration avec nos collègues fédéraux. Nous sommes en train d'éliminer les obstacles réglementaires au sein de notre propre ministère pour nous assurer qu'ils ne constituent pas des entraves inutiles à l'accès aux carrières dans le domaine des transports, tout en veillant à préserver la sûreté et la sécurité.

Nous continuons évidemment de collaborer étroitement pour veiller à ce que tous les programmes fédéraux visant à remédier aux pénuries de main-d'œuvre puissent être mis à profit.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Ma prochaine question s'adressera à M. Brown.

En me référant toujours au rapport, il est recommandé de soutenir les entreprises, les organismes communautaires, les organismes d'aide à l'établissement et les autres organisations qui peuvent aider les travailleurs étrangers temporaires, comme les réfugiés et les immigrants, à s'acclimater au milieu du travail et à l'environnement social canadien.

Quels programmes y a-t-il actuellement pour soutenir ce type de travail?

Au cas où il n'y en aurait aucun, dans quelle mesure est-il possible de mettre en place de tels programmes?

**Le président:** Veuillez fournir une courte réponse, s'il vous plaît, monsieur Brown.

[Traduction]

**M. Andrew Brown:** En ce moment, nous travaillons à des programmes comme le programme Compétences pour réussir, qui permet de financer des projets visant à élaborer et à offrir de la formation axée sur les compétences et des ressources d'évaluation pour aider les Canadiens, y compris les résidents permanents et les réfugiés, à améliorer leurs compétences fondamentales et transférables. Cela les aidera à se préparer au marché du travail. C'est une façon de commencer encore plus tôt à préparer les gens à entrer sur le marché du travail.

Nous envisageons également les mesures de soutien globales susceptibles d'être offertes aux travailleurs. Il s'agit, là encore, de leur permettre d'entrer sur le marché du travail et, par la suite, de se perfectionner et de se recycler pour occuper d'autres emplois.

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

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Iacono.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je tiens d'abord à vous souhaiter la bienvenue, messieurs Gionet et Gillespie. Je suis très heureux de vous voir ici. Je n'ai pas la chance de siéger au Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration, mais j'entends parler de préoccupations touchant votre travail de façon quotidienne à mon bureau de circonscription.

Je vous dirais que l'une de mes employées travaille presque à temps plein au traitement des dossiers d'immigration. Je trouve cela particulier comme situation, car nous travaillons dans un bureau de député et non dans un bureau de l'immigration. Il y a toutefois des gens qui nous appellent constamment, qui viennent pleurer et qui sont découragés. Cela fait des années que leur dossier n'est pas traité, et ils ne savent plus quoi faire. Nous essayons de les aider, mais nous ne pouvons pas faire le travail à la place des fonctionnaires.

Reconnaissez-vous le problème que vous avez entre les mains, à savoir que les dossiers ne sont pas traités assez rapidement?

● (1810)

**M. Jean-Marc Gionet:** Merci de la question, monsieur le président.

Nous reconnaissons effectivement qu'il y a des arriérés. Un plan d'action a été mis en place pour essayer de réduire les arriérés et de revenir aux normes de service qui sont prévues.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, un paquet de mesures ont été mises en place, y compris le recrutement de nouveaux employés pour nous appuyer dans le traitement des dossiers. Nous prévoyons que, d'ici la fin de l'automne, 1 250 nouveaux employés auront été embauchés pour nous aider à réduire les arriérés. Nous observons du progrès dans le traitement des demandes liées aux permis d'étude, aux permis de travail, aux visas et à la résidence permanente. Les arriérés commencent à diminuer.

Je pense qu'il est pertinent de souligner aux membres du Comité que, depuis le début de l'année, 552 000 permis de travail ont été délivrés.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Quand vous dites qu'il y a des améliorations quant aux délais de traitement, je trouve que ce sont de bonnes nouvelles. Je vous écoute et je ne peux nier que c'est positif. Cependant, j'aimerais obtenir une précision. Quand on parle de délai moyen, on parle de combien de temps à peu près? Des gens nous appellent parce que leur dossier se retrouve dans cet arriéré depuis des années.

Quel est le délai de traitement normal d'un dossier?

**M. Jean-Marc Gionet:** Merci de la question, monsieur le président.

Cela dépend vraiment du secteur d'activités. Je peux fournir au Comité des statistiques sur les délais de traitement dans diverses catégories.

En ce qui concerne la résidence permanente, cela dépendra des seuils d'immigration prévus, comme le ministre l'a indiqué plus tôt cette semaine. Nous devons nous assurer de traiter les dossiers et nous assurer que le nombre de candidatures est conforme à ce que nous sommes en mesure de traiter. Toutefois, pour un programme comme celui des permis de travail, il n'y a pas de limite. Nous nous apprêtons à traiter les demandes au fur et à mesure que nous les recevons. Comme je l'ai mentionné, à la fin de septembre, les délais de traitement pour les permis de travail étaient de 116 jours.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Pourriez-vous nous dire si les délais de traitement des dossiers soumis en français sont comparables aux délais de traitement des dossiers soumis anglais? Est-ce que ce sont les mêmes chiffres?

**M. Jean-Marc Gionet:** Je ne pense pas avoir ce niveau de détails, mais je peux vérifier si des données sont disponibles en ce qui a trait à la langue dans laquelle la demande est soumise.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Si vous pouviez nous fournir cette information, nous vous en serions très reconnaissants.

Vous disiez que vous aviez un plan pour diminuer les arriérés. Je suis heureux de l'apprendre et j'aimerais vous entendre davantage à ce sujet. Quel est votre plan pour diminuer les arriérés? On parle de centaines de milliers, voire de millions de dossiers en arriérés. Quand on a autant de dossiers, comment procède-t-on? J'imagine que cela ne doit pas se faire par magie.

**M. Jean-Marc Gionet:** Merci de la question, monsieur le président.

Encore une fois, il est difficile de donner des réponses générales étant donné la panoplie de programmes que nous offrons. Je vais cependant vous donner quelques exemples. M. Gillespie a parlé du Programme de permis de travail postdiplôme.

• (1815)

Tout récemment, nous avons mis en place, à l'aide d'outils technologiques, un renouvellement, une prolongation des permis de travail pour tenir compte des délais de traitement en ce qui concerne la résidence permanente. Nous essayons donc de trouver de nouvelles façons de traiter les dossiers en modifiant les processus. Cependant, nous ne serons pas en mesure de le faire pour tous les dossiers. Il demeure donc important de nous assurer que nous dotons les postes avec des agents qui sont en mesure de prendre des décisions pour nous aider à revenir aux délais de traitement souhaités.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie de votre réponse.

Je vais me tourner cette fois-ci vers MM. Brown, MacPhee et Hickey.

En plus des dossiers d'immigration, il y a aussi toutes les entreprises qui nous contactent en déplorant les délais de traitement pour les travailleurs étrangers temporaires. C'est comme si c'était bloqué partout dans le système fédéral. Les travailleurs étrangers temporaires reviennent chaque année, et il est donc difficile de comprendre pourquoi ce problème n'est pas réglé. Les gens doivent revenir chaque année travailler dans les champs. Ce sont des travailleurs saisonniers. Cependant, dans d'autres secteurs aussi il y a des demandes de travailleurs étrangers temporaires. Pourtant, la situation ne s'améliore jamais, même qu'elle empire.

Comment se fait-il que la situation ne s'améliore pas?

**Le président:** Malheureusement, il va falloir attendre le prochain tour de questions pour obtenir la réponse, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

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

Monsieur Brown, vous avez dit qu'il serait possible d'intégrer au marché du travail du secteur des transports, entre autres, des groupes actuellement sous-représentés, notamment les Autochtones. Les Autochtones du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique se heurtent à toute une série d'obstacles pour accéder au marché du travail, dont l'absence de permis de conduire. Une femme du nom de Lucy Seger, de la All Nation Driving Academy, a fait une excellente étude sur les obstacles à l'obtention d'un permis de conduire pour les Autochtones de la Colombie-Britannique. Les tendances qu'elle a observées s'appliquent probablement à l'ensemble du Canada. Êtes-vous au courant de cette recherche, et, dans ce cas, quel est, selon vous, le rôle du gouvernement fédéral dans la réduction des obstacles à l'obtention de permis de conduire pour les Autochtones qui entrent sur le marché du travail?

**M. Andrew Brown:** Vous avez entre autres abordé la question de l'intégration des groupes sous-représentés au marché du travail, et nous pensons ici plus précisément au secteur des transports. Pour nous, les Autochtones de tout le pays seraient effectivement l'une des populations prioritaires. Nous travaillons déjà avec des groupes autochtones pour améliorer notre programme de formation axée sur les compétences et l'emploi.

Je n'ai pas d'information précise concernant l'objet de l'étude dont vous parlez et les difficultés associées à l'obtention d'un permis de conduire. Cependant, certains de nos programmes visent à préparer les gens à entrer sur le marché du travail, et il y a peut-être à faire dans ce cadre. Dans d'autres programmes, nous continuons de faire valoir une plus grande inclusion — des groupes autochtones et des autres groupes représentés sur le marché du travail — et de mettre l'accent sur des mesures de soutien globales. Cela comprend l'examen d'autres besoins pour aider les gens à participer au marché du travail.

Il y a du travail en cours à cet égard, et nous souhaitons évidemment en savoir plus sur les obstacles auxquels font face les communautés autochtones.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur Brown.

Peut-être Mme Seger pourrait-elle faire parvenir au Comité un mémoire dont nous pourrions nous servir pour rédiger notre rapport, car ce serait très utile.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Vanstone. Vous avez parlé de formation maritime. J'étais à Prince Rupert le week-end dernier. Prince Rupert a connu une véritable expansion de l'emploi dans le secteur maritime, en grande partie grâce à l'expansion du port de Prince Rupert, mais aussi à d'autres activités.

Des gens de la collectivité, des syndicats et d'autres groupes m'ont dit qu'ils avaient besoin d'un centre de formation maritime local. Pour l'instant, les candidats à ces emplois doivent s'éloigner de leur famille et de leur foyer pour aller suivre une formation à leurs frais dans la région du Lower Mainland.

Est-ce que votre ministère a songé à ajouter des centres régionaux de formation maritime et est-ce que la côte nord de la Colombie-Britannique figure sur la liste des régions visées?

• (1820)

**Mme Melanie Vanstone:** Il faut évidemment comprendre que la formation est d'abord une compétence provinciale. Le gouvernement fédéral travaille en étroite collaboration et à divers niveaux avec les provinces à cet égard.

À Transports Canada, nous souhaitons approfondir les discussions avec nos homologues provinciaux pour aborder ce genre de questions et nous assurer que nous faisons ce que nous pouvons pour offrir une formation répondant aux besoins du secteur des transports. Je pense que les enjeux soulevés ici au sujet de la formation dans certains domaines sont très intéressants, et il serait bon d'en discuter davantage avec nos homologues provinciaux et territoriaux.

**M. Taylor Bachrach:** Est-ce qu'il me reste du temps, monsieur le président?

**Le président:** Monsieur Bachrach, vous serez sûrement heureux d'apprendre qu'il vous reste une minute et demie.

**M. Taylor Bachrach:** Génial. Voyez-vous cela, je suis de plus en plus efficace. C'est bien ce qui se passe ici. L'efficacité nous permet évidemment d'être plus productifs.

Ma prochaine question porte sur le Programme des travailleurs étrangers temporaires. Monsieur Gillespie, vous avez parlé des mesures prises par le gouvernement pour accélérer la procédure et permettre une entrée express aux ressortissants étrangers embauchés comme camionneurs.

Cela semble être une mesure vraiment positive, qui va certainement dans le sens de ce que le NPD appuie, à savoir l'abandon du Programme des travailleurs étrangers temporaires pour accorder un statut à tous les étrangers qui travaillent dans notre pays et contribuent à notre économie.

Pourquoi se limiter au secteur du camionnage? Il y a tellement de secteurs de notre économie qui ont besoin de main-d'œuvre supplémentaire. Quels sont les obstacles à l'élargissement de cette procédure d'entrée express à d'autres branches, au sein du secteur des transports ou ailleurs dans l'économie?

**M. Ian Gillespie:** En l'occurrence, il se trouve que le système national de classification des professions sur lequel nous et EDSC nous appuyons pour administrer les programmes des travailleurs temporaires et des résidents permanents est en train de passer à sa version la plus à jour, à savoir la CNP 2021. Les classifications sont donc en train de changer. En particulier, la profession de chauffeur de camion dont j'ai parlé sera considérée comme une profession plus spécialisée.

Les programmes de résidence permanente d'IRCC régis par le système d'entrée express ne changent pas. C'est le classement des professions qui change. Le système de classification compte plus de 500 professions, et un certain nombre d'autres sont en train de devenir des professions plus spécialisées.

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

Monsieur Muys, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci à tous les témoins du temps qu'ils nous consacrent cet après-midi.

J'aimerais revenir sur les questions de Mme Lewis et de M. Barsalou-Duval au sujet de l'arriéré.

Au début de la séance, nous avons entendu les représentants du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Ils nous ont parlé, entre autres, du besoin de travailleurs. Et ils ont expliqué que l'immigration et les travailleurs étrangers temporaires faisaient partie de la solution. De nombreux témoins nous l'ont dit tout au long de cette étude.

Vous ne pouvez pas confirmer l'arriéré de 2,6 millions de cas, et le temps de traitement semble être variable ou dépendre de circonstances. Il existe beaucoup de statistiques. Les chiffres qu'on m'a donnés vont de 160 jours à six mois. Quelle est la norme de service pour le traitement des demandes à IRCC?

**M. Jean-Marc Gionet:** Au risque de me répéter, cela dépend du secteur d'activité. Nous avons des normes de service applicables à un certain nombre de catégories. Les délais sont de 60 jours, 120 jours et jusqu'à six mois. Cela dépend vraiment du secteur d'activité.

Je crois que ces chiffres se trouvent tous sur le site Web, mais nous nous ferons un plaisir de vous les faire parvenir...

**M. Dan Muys:** Respectez-vous actuellement ces normes de service?

**M. Jean-Marc Gionet:** Non, et c'est... Par exemple, pour revenir au permis de travail, qui joue un rôle central dans cette conversation et dans cette étude, la norme de service est de 60 jours. Comme je l'ai dit, en septembre, nous en étions à 116 jours, mais les mesures que nous prenons pour accélérer la dotation et améliorer l'efficacité visent à revenir à cette norme de service dès le début de 2023.

• (1825)

**M. Dan Muys:** Le ministère fonctionne-t-il à pleine capacité en ce moment et est-ce le cas depuis deux ou trois ans?

**M. Jean-Marc Gionet:** À pleine capacité...

**M. Dan Muys:** Je parle de dotation et de la capacité de traiter les demandes.

**M. Jean-Marc Gionet:** La pandémie a effectivement nui à la capacité de certains bureaux de fonctionner comme ils le faisaient avant la pandémie, mais, depuis quelques mois, les choses reviennent à la normale. Par exemple, les centres de réception des demandes de visa à l'étranger sont opérationnels. Nous avons pris des mesures pour...

**M. Dan Muys:** Tout le monde est de retour au travail. Permettez-moi de reposer la question de M. Barsalou-Duval, qui a manqué de temps pour obtenir une réponse. Comment se fait-il que les choses ne s'améliorent pas?

**M. Jean-Marc Gionet:** En fait, elles s'améliorent. Par exemple, nous ne sommes pas encore revenus à l'objectif de 60 jours pour les permis de travail, mais nous produisons un nombre record de demandes de permis de travail par rapport aux statistiques récentes. C'est possible grâce aux mesures dont j'ai parlé — la dotation, l'amélioration de l'efficacité, l'utilisation de la technologie et la garantie que nous avons des demandes en ligne et que nous pouvons déplacer les dossiers.

Il y a des progrès, mais on ne va pas revenir au délai de 60 jours en un tournemain, puisque nous...

**M. Dan Muys:** Cela ne se fera pas en un tournemain. Comment répondre à l'urgence? Que peut faire le gouvernement fédéral ou le ministère pour accroître et accélérer le traitement de ces demandes? Depuis six réunions, tous les témoins que nous avons entendus jusqu'à présent dans le cadre de cette étude nous ont dit qu'il fallait vraiment accélérer les choses. Que faut-il faire? Que peut-on faire pour accélérer le processus?

**M. Jean-Marc Gionet:** Comme je l'ai dit, nous investissons des ressources pour examiner et simplifier les processus et embaucher du personnel. Comme l'a annoncé le ministre, le nombre de résidents permanents est en train d'augmenter. Cela veut dire que nous pourrions accueillir d'autres résidents permanents année après année. Cela permettra de s'assurer qu'il y a des employés et des travailleurs choisis par les provinces, par exemple, pour répondre à la demande du marché du travail.

**M. Dan Muys:** Je m'adresse maintenant à la représentante de Transports Canada. Au cours de cette étude, on nous a dit qu'il nous manquait entre 28 000 et 30 000 camionneurs. Il nous manquera 58 000 employés dans le secteur aérien au cours de la prochaine décennie. Je crois que c'est 50 000 dans le secteur maritime ou dans le secteur ferroviaire également. Ces chiffres sont incroyables.

Le ministère des Transports s'inquiète-t-il de cette pénurie de main-d'œuvre et du fossé qui se creuse?

**Le président:** Veuillez répondre en 15 secondes, s'il vous plaît.

**Mme Melanie Vanstone:** Oui, nous sommes inquiets. C'est pourquoi nous avons mis en place la stratégie en quatre points dont j'ai parlé dans mon exposé préliminaire, et nous avons l'intention de travailler en étroite collaboration avec nos homologues fédéraux, avec les provinces et les territoires...

**M. Dan Muys:** En fait-on assez? Je veux dire, un site Web et l'examen de recommandations ne sont pas vraiment des mesures concrètes.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Muys, et merci, madame Vanstone.

Enfin, pour terminer, monsieur Badawey, vous avez cinq minutes.

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

Je voudrais simplement inviter à M. Bachrach de venir à Niagara. Nous sommes en train de construire un centre de ce genre, et ce sera une innovation dans ce domaine.

• (1830)

**M. Taylor Bachrach:** Est-il portatif?

**M. Vance Badawey:** Non, il n'est pas portatif, mais les candidats vont adorer Niagara. Ils pourront profiter des chutes et des vignobles...

**Des députés:** Oh, oh!

**M. Vance Badawey:**... des plages et tout, et, bien sûr, ils pourront visiter la magnifique région de Mme Lewis, à Haldimand, qui est la porte à côté.

Quoi qu'il en soit, maintenant que j'ai perdu 10 ou 15 secondes, j'aimerais revenir sur les questions que j'ai posées tout à l'heure aux personnes qui sont à l'écran.

Je dirai ceci. La préface à ma question est que les chauffeurs et les exploitants d'hier sont les spécialistes du transport d'aujourd'hui. Il ne s'agit plus simplement de conduire un camion ou de diriger et de piloter un navire, etc. Ces gens prennent des décisions en temps réel grâce à des mesures d'efficacité et d'efficacités. Qu'il s'agisse du produit, du fret ou des données qu'ils gèrent en cours de route, ils garantissent aux entreprises et aux clients plus d'efficacité, plus d'équité et, partant, plus d'efficacité.

Peut-on affirmer que les chauffeurs d'hier — et je vais répéter la question que j'ai posée tout à l'heure — les ingénieurs, les capitaines et les pilotes qui transportent des marchandises sont les spécialistes du transport de demain? Ce sont des exploitants, soit, mais leurs gestionnaires de données et de logistique sont tout aussi importants, eux qui sont formés pour offrir une valeur supplémentaire à l'entreprise et à la clientèle, comme je l'ai dit tout à l'heure.

Avez-vous l'impression qu'avec les accords commerciaux que notre pays a ratifiés depuis trois ou quatre ans... C'est vrai que notre population est de 38 millions d'habitants, et certains diraient que c'est peu, mais, en fait, notre population économique est supérieure à 1,8 milliard, ce qui nous place dans les deux premières populations économiques du monde. Donc, est-ce qu'on intègre?

Quelqu'un en a parlé tout à l'heure, je crois que c'était M. Gillespie. Est-ce que nous intégrons, au sein de ce groupe de partenaires commerciaux, la logistique de distribution et l'analyse de données, qui permettent une gestion intégrée des transports et, par conséquent, la participation de spécialistes des transports à jour, pas seulement des chauffeurs, mais des spécialistes des transports ainsi formés?

Je vous pose la question à tous.

**Mme Melanie Vanstone:** Je vais commencer, et j'invite mes collègues à intervenir à leur tour.

Au ministère des Transports, nous constatons que de nouvelles technologies et de nouvelles mesures sont constamment introduites dans le secteur des transports, et cela entraîne des changements dans les exigences en matière de compétences dans de nombreuses professions du secteur. Je crois que c'est vrai dans une certaine mesure. Il y a une évolution constante des compétences et des exigences pour les gens qui font ces carrières.

J'ajouterais que Transports Canada a déjà fait certains investissements dans le cadre du budget de 2022, dont 163,3 millions de dollars sur cinq ans pour élaborer une stratégie moderne, numérique et axée sur l'analyse afin de faciliter l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, améliorer la gestion des actifs et de la circulation, favoriser la résilience et améliorer la coordination entre les modes de transport. Nous sommes conscients de ces problèmes et nous prenons des mesures dans ce contexte plus général.

J'invite ceux qui le souhaitent à compléter ma réponse.

**M. Vance Badawey:** Y a-t-il d'autres commentaires?

**M. Andrew Brown:** Je dirais simplement que nous sommes conscients du fait que les secteurs sont eux-mêmes bien placés pour parler de certains de leurs besoins. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous complétons certains de nos programmes généraux par le Programme d'appui aux solutions sectorielles pour la main-d'œuvre. Cela permettra de financer des projets sectoriels et aidera vraiment les employeurs et les travailleurs de certains secteurs.

Nous avons lancé un appel de propositions. Le processus d'évaluation est en cours, et nous verrons donc quelles propositions seront financées, mais nous espérons pouvoir annoncer dans les mois qui viennent des projets spécifiques et dirigés par des gens de certains secteurs, comme le secteur des transports.

Ce serait une façon de mettre à profit une partie de l'expertise qui existe dans différentes branches du secteur des transports et d'alimenter les programmes de compétences et d'emploi.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Brown, et merci à vous aussi, monsieur Badawey.

Cela met fin aux questions pour aujourd'hui. Au nom de tous les membres du Comité, je remercie nos témoins d'avoir pris le temps de partager leur expertise.

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>