

Suivi du Sommet national sur la chaîne d’approvisionnement – 31 janvier 2022

MESSAGES CLÉS ET RECOMMANDATIONS

- **Des augmentations substantielles des coûts et des retards touchant la chaîne d’approvisionnement menacent notre sécurité alimentaire et la viabilité économique à long terme du secteur nord-américain des fruits et légumes frais.**
 - Le caractère hautement périssable des fruits et légumes frais complique davantage les défis liés à la chaîne d’approvisionnement de notre secteur.
 - L’aggravation des perturbations de la chaîne d’approvisionnement aura une incidence sur le prix des fruits et légumes frais. Ces coûts ne peuvent pas être entièrement assumés par l’industrie et, ultimement, se répercuteront sur les consommateurs, ce qui touchera essentiellement les personnes qui en ont le moins les moyens.

- **Nous ne saurions trop insister sur la nécessité pour le gouvernement du Canada de collaborer avec les ministères et avec ses partenaires provinciaux, territoriaux et internationaux pour s’attaquer à ces enjeux de façon multilatérale et holistique.**
 - Parce que le Canada est un petit marché tributaire du commerce, il est impératif que le gouvernement fédéral joue un rôle de chef de file dans ces discussions afin de veiller à ce que les besoins et les intérêts du pays soient représentés et qu’il n’y ait pas d’incitatifs économiques pour que les entreprises réorientent leurs activités ailleurs.

- **Tout d’abord, le gouvernement du Canada devrait nommer un commissaire de la chaîne d’approvisionnement qui dirigerait un Groupe de travail mixte industrie-gouvernement visant à réunir les ministères et les intervenants pour traiter efficacement des perturbations continues de la chaîne d’approvisionnement à court terme et soutenir sa résilience à long terme.**
 - Reconnaissant que les défis auxquels nous faisons face ne relèvent pas d’un ministre ou d’un ministère en particulier, un commissaire de la chaîne d’approvisionnement jouerait un rôle crucial en amenant les intervenants nécessaires à la table des négociations et en assurant la transparence et la responsabilisation pour trouver des solutions.
 - Voici d’autres considérations clés pour la structure proposée du commissaire de la chaîne d’approvisionnement et du Groupe de travail mixte industrie-gouvernement :
 - Le commissaire de la chaîne d’approvisionnement doit avoir le mandat et le pouvoir de réunir les intervenants requis pour s’attaquer efficacement aux perturbations complexes et interreliées de la chaîne d’approvisionnement auxquelles nous faisons face. Cette personne devrait jouir de la réputation et de l’autorité appropriées pour s’acquitter de cette tâche.
 - Le commissaire de la chaîne d’approvisionnement devrait avoir le pouvoir indépendant de réunir à la table les décideurs de tous les ministères concernés (y compris, sans s’y limiter, Agriculture et Agroalimentaire Canada, Emploi et Développement social Canada, Transports Canada, Affaires mondiales Canada, l’Agence des services frontaliers du Canada et l’Agence canadienne d’inspection des aliments). Compte tenu de l’urgence de la situation, ces participants

- devraient être autorisés à négocier, à trouver des solutions et à prendre des décisions au nom de leurs organisations respectives.
- De plus, la participation d'intervenants de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement doit être sollicitée dans le but de trouver des solutions viables qui ne donneront pas lieu à des conséquences imprévues ou qui n'exacerberont pas les problèmes existants. Les intervenants en question devraient comprendre les autorités portuaires, les exploitants de terminaux, les sociétés de transport maritime, les transporteurs et les transitaires, les compagnies de chemin de fer, les associations de camionnage, les associations agricoles et d'autres associations de producteurs spécialisés (y compris ceux des produits périssables et non périssables), les importateurs et les exportateurs, ainsi que les organisations syndicales associées.
 - Le commissaire de la chaîne d'approvisionnement et le Groupe de travail mixte industrie-gouvernement devraient également être habilités à travailler avec des partenaires internationaux, en particulier nos partenaires de l'*Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM)*, afin de trouver des solutions aux défis d'intérêt commun et d'éviter de créer des obstacles non intentionnels au commerce.
- **Le travail du commissaire de la chaîne d'approvisionnement et du Groupe de travail devrait constituer le point de départ d'une collaboration continue à long terme entre les ministères et les intervenants afin de cerner et d'évaluer les enjeux relatifs à la chaîne d'approvisionnement et d'y répondre à l'avenir.**
 - Le gouvernement du Canada devrait travailler de façon proactive avec les autorités portuaires et d'autres intervenants afin de mettre en place un processus officiel pour permettre la circulation des biens essentiels, comme les aliments et les fournitures médicales, par l'intermédiaire des ports du Canada en cas de situations d'urgence ou de perturbations futures.

AUTRES COMMENTAIRES QUANT AUX QUESTIONS DU SOMMET

QUESTION 1 : Selon vous, quels sont les défis ou les obstacles les plus importants en matière d'efficacité et de résilience de la chaîne d'approvisionnement du Canada qui justifient la mise en œuvre de mesures prioritaires pour améliorer la reprise économique du Canada?

Nos membres sont confrontés à une « mort à petit feu », en raison des nombreux défis interdépendants liés à la chaîne d'approvisionnement. C'est pourquoi il est si crucial d'adopter une approche pangouvernementale pour pouvoir les surmonter.

- **Congestion paralysante des ports**
 - Il importe de rappeler que, en ce qui a trait à nos produits hautement périssables, de longs retards au port peuvent entraîner la perte de produits et de ventes, voire aboutir au gaspillage alimentaire (et le Canada se trouve à présent dans une période d'importation déterminante).

- Les retards et la congestion dans les ports étaient initialement concentrés sur la côte ouest, mais ils sont maintenant signalés d'un océan à l'autre.
- **Retards et explosion des frais d'expédition des conteneurs et du fret**
 - Selon la destination, les coûts des conteneurs sont passés de 10 000 à 25 000 \$.
 - Les sociétés de transport maritime ont réalisé des profits estimés à 150 milliards de dollars en 2021, soit un bond annuel de neuf fois (source : Bloomberg).
 - Les coûts de transport par camion de marchandises ont également augmenté de 50 à 80 %, tant au Canada qu'à l'étranger (p. ex. le coût du trajet entre la Californie et Calgary est passé d'une fourchette de 5 000 à 6 000 \$ US à une fourchette comprise entre 8 000 et 10 000 \$ US, alors que celui de Vancouver à Toronto, auparavant entre 5 500 et 6 500 \$ CA, se situe aujourd'hui entre 9 000 et 11 000 \$ CA).
 - Un membre a fait remarquer que les coûts de transport de mai à décembre 2021 ont connu une hausse de près de 600 000 \$ par rapport à l'année précédente.
- **Pénurie continue de main-d'œuvre dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement**
 - Même avant la vague du variant Omicron de la pandémie, un sondage mené auprès de nos membres à l'automne 2021 a révélé des pénuries de main-d'œuvre signalées par 92 % des producteurs, 75 % des grossistes et 100 % des détaillants.
 - Selon les plus récents commentaires de nos membres, certaines entreprises connaissent un taux d'absentéisme de 10 à 25 %. Toutefois, dans certains segments, l'absentéisme en raison de la COVID-19 n'est que de 3 %.
 - On s'inquiète depuis longtemps de la pénurie de camionneurs, et on estime qu'il y avait 18 000 postes vacants au Canada l'automne dernier. Dans un récent sondage réalisé auprès de nos membres, 47 % des répondants ont déclaré une incidence de 20 à 60 % sur leur entreprise, particulièrement en ce qui concerne les expéditions transfrontalières.
- **Hausse du coût des intrants et des pénuries**
 - Il convient de souligner que ces répercussions ne se font pas seulement sentir maintenant, mais qu'elles mettent aussi en péril les saisons des cultures à venir.
 - Les coûts des engrais ont augmenté de 50 % au cours de la dernière année. On craint que l'annonce récente par la Chine d'une consommation énergétique restreinte dans les principales régions productrices de phosphate ne mène à des pénuries à l'approche de la saison des cultures de 2022.
 - Le secteur canadien de la serriculture a signalé des retards de plus de huit mois dans la réception des matériaux de construction essentiels.
- **Effets d'entraînement attribuables à une livraison irrégulière des produits**
 - Lorsqu'un retard considérable dans la réception d'un produit périssable est suivi par une grande quantité de produits livrés à la fois, cela provoque un lot de nouveaux problèmes et dépenses, notamment l'organisation de la distribution et l'approvisionnement en main-d'œuvre supplémentaire nécessaire pour reclasser les produits récupérables et les emballer de nouveau afin de récupérer les ventes et de prévenir le gaspillage.
 - La périssabilité élevée des fruits et légumes frais signifie que tout retard ou livraison irrégulière entraînent l'altération, la perte et le gaspillage d'aliments.

- En raison du système de livraison « à temps » qui prévaut dans le cas des fruits et légumes frais, de nombreux aspects de notre chaîne d’approvisionnement sont conçus pour pénaliser les livraisons tardives ou prolongées (p. ex. les frais pour les rendez-vous manqués, l’immobilisation au port et les surestaries). Cela engage des coûts supplémentaires à l’échelle de la chaîne d’approvisionnement.

QUESTION 2 : Comment pouvons-nous mieux tirer parti des investissements dans l’infrastructure de transport pour améliorer les résultats en matière de rendement et la résilience de la chaîne d’approvisionnement, surtout à la lumière des changements climatiques et des crises économiques?

Dans la mesure du possible, les ministères et les autorités portuaires devraient accélérer l’inspection et le dédouanement des produits de base et de ceux qui sont particulièrement périssables.

- **MESURES IMMÉDIATES ET À COURT TERME**

- Déterminer et faciliter les mécanismes d’acheminement des conteneurs vers l’intérieur du pays afin de contribuer au dégagement des ports et au triage des mouvements de conteneurs, notamment par le recours temporaire aux terrains inutilisés à proximité des terminaux portuaires et la construction de dépôts de conteneurs dans l’arrière-pays.
 - L’initiative pilote au port d’Oakland, annoncée par les secrétaires américains Vilsack et Buttigieg le 31 janvier, est un exemple des efforts déployés pour réduire la congestion des ports.
- Reconnaître la nature interdépendante des éléments de la chaîne d’approvisionnement dans la planification d’initiatives visant à décongestionner les ports. Par exemple, l’élargissement des heures d’ouverture des ports n’est efficace que dans la mesure où le reste de la chaîne d’approvisionnement, à savoir les exploitants d’entrepôt, les transporteurs et les réceptionnaires des clients, peut maintenir la même cadence.
- Appuyer le rôle essentiel des inspections agricoles dans les activités portuaires. Les organismes gouvernementaux d’inspection des aliments et de l’agriculture devraient avoir un plan de secours en place pour répondre à des situations comme des pénuries de personnel ou d’autres contraintes en matière de ressources ou de logistique. Dans la mesure du possible, les organismes devraient assurer la coordination à l’échelle provinciale ou locale pour veiller à ce que les nuances propres au secteur, y compris le besoin d’entreposage frigorifique, soient prises en compte.
- Déterminer les mesures à prendre pour faciliter la circulation des expéditions par camion, en particulier la correction du manque de concordance entre les limites de poids des camions d’une administration à l’autre et la prolongation temporaire des heures de service pour les transporteurs de marchandises agricoles, de fournitures d’emballage ou d’autres intrants agricoles.

- **MESURES À MOYEN ET À LONG TERME**

- À moyen et à long terme, l'expansion des couloirs sécurisés et des voies rapides à travers le pays, ainsi que des investissements dans l'infrastructure d'imagerie à grande échelle, comme celle qui est prévue pour Tsawwassen, peuvent aider à simplifier la circulation des biens à la frontière.
 - Le financement de 1,9 milliard de dollars sur quatre ans prévu dans le budget de 2021 pour le Fonds national des corridors commerciaux et les récentes annonces du gouvernement constituent un début; le gouvernement doit veiller en outre à ce qu'un investissement en immobilisations suffisant et continu soit accordé pour appuyer les améliorations de l'infrastructure.
 - De plus, le gouvernement devrait s'assurer qu'une partie du financement annoncé pour des projets visant à optimiser la fluidité des chaînes d'approvisionnement est consacrée à des initiatives soutenant les chaînes d'approvisionnement agroalimentaire, notamment l'amélioration de l'infrastructure de la chaîne du froid.
- À long terme, revitaliser l'infrastructure portuaire et renforcer la surveillance gouvernementale relativement au maintien des normes de service portuaire afin de rationaliser les opérations pour l'avenir.
 - Veiller à ce que les efforts du gouvernement liés à l'expédition internationale par conteneurs tiennent compte de la nécessité d'avoir accès à des conteneurs réfrigérés pour transporter des biens essentiels, comme des fruits et légumes frais.
- Collaborer avec les ministères pour élargir les programmes des négociants dignes de confiance afin de simplifier davantage le mouvement transfrontalier des produits essentiels et périssables.
 - Les paramètres des programmes existants constituaient jusqu'à présent un obstacle à la participation de l'industrie des fruits et légumes frais. Le système de délivrance de licences pour la *salubrité des aliments au Canada* et le portail MonACIA sont des outils dont on pourrait tirer parti en vue de simplifier les processus de dédouanement pour les membres de l'industrie qui ont des antécédents de conformité démontrés.

QUESTION 3 : Quelles sont nos meilleures occasions de collaboration, d'innovation et de mise à profit de solutions numériques pour optimiser l'infrastructure existante, accroître la capacité et améliorer le rendement du système?

Les efforts du gouvernement du Canada en matière de numérisation devraient être axés sur une optique pangouvernementale et accorder la priorité à l'interopérabilité afin de réduire le fardeau pour l'industrie, particulièrement en tenant compte des besoins des petites et moyennes entreprises.

- Diriger des enquêtes multilatérales et des efforts d'application de la loi dans le but d'assurer des pratiques commerciales équitables et éthiques de la part des sociétés de transport maritime

internationales. La collaboration avec nos partenaires commerciaux est essentielle pour s'assurer que ces efforts n'incitent pas les entreprises à réorienter leurs activités vers d'autres pays.

- Le gouvernement du Canada devrait exploiter tous les outils à sa disposition en vertu de la *Loi sur la concurrence* et de la *Loi sur les transports au Canada* pour faire en sorte que le niveau de rendement des sociétés de transport maritime et du système de transport en général soit suffisamment élevé pour soutenir la résilience de la chaîne d'approvisionnement.
- Accroître la collecte de données et la transparence de l'information quant au déplacement du fret dans les terminaux portuaires afin d'appuyer les activités et la planification logistique, ainsi que l'amélioration de l'infrastructure et des opérations portuaires.
 - Le projet pilote sur la chaîne de blocs actuellement en cours au port de Vancouver en est un exemple.
- Mettre au point un portail d'importation ou d'exportation en ligne (tel que MonACIA) offrant un potentiel énorme de simplification des processus pour l'industrie et le gouvernement. Toutefois, afin de maximiser les avantages potentiels et de réduire au minimum le fardeau pour l'industrie, le gouvernement du Canada devrait adopter une approche pangouvernementale pour assurer l'uniformité, l'intégration et l'interopérabilité entre les systèmes gouvernementaux, dans la mesure du possible.
 - Par exemple, l'exigence d'une preuve de vaccination dans l'ensemble de l'infrastructure des voies rapides faciliterait le passage à la frontière pour les camionneurs.
 - Reconnaissant la nature hautement intégrée du marché nord-américain, lorsque cela est possible, le gouvernement du Canada devrait également harmoniser ses efforts avec ceux de ses partenaires de l'ACEUM, en particulier les États-Unis.
- Le manque d'infrastructure numérique demeure un obstacle majeur à l'innovation pour de nombreuses sociétés de l'industrie des fruits et légumes frais, et rend de nombreuses entreprises des communautés rurales, éloignées et autochtones incapables de tirer pleinement parti de la numérisation. Le gouvernement devrait accorder la priorité à l'allocation rapide de fonds en vue de développer promptement l'infrastructure d'Internet à haute vitesse et de la zone où sont offerts des services de téléphonie cellulaire dans toutes les régions du pays.