



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

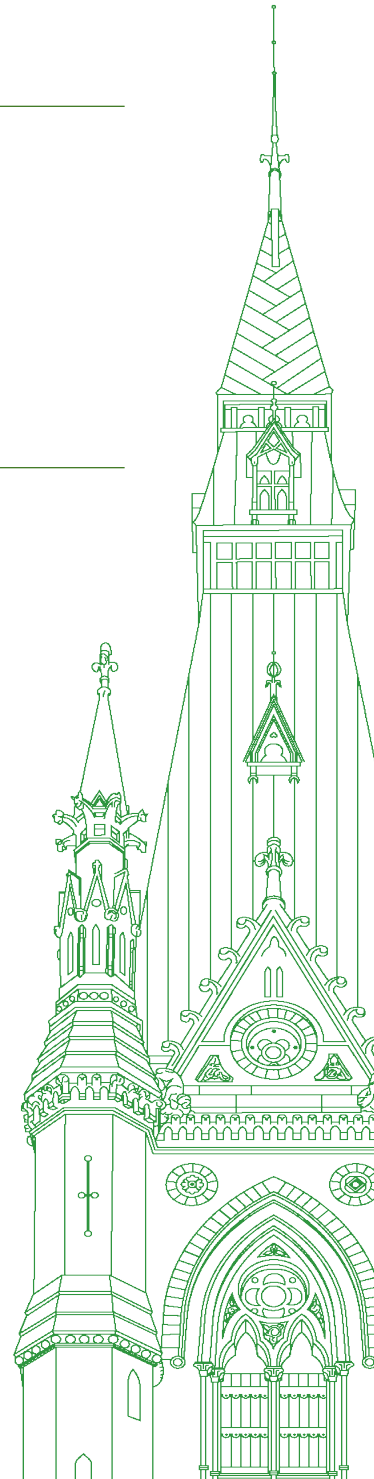
Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 103

Le jeudi 2 mai 2024

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le jeudi 2 mai 2024

• (1535)

[Traduction]

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

Bienvenue à tous. Il s'agit de la 103^e réunion du Comité permanent du commerce international.

Avant de commencer, je dois rappeler à tous les membres et aux autres personnes qui participent à la réunion dans la salle les mesures préventives importantes.

Afin de prévenir les retours de son perturbateurs et potentiellement dangereux qui peuvent causer des blessures, nous rappelons à tous ceux qui participent à la réunion en personne de garder en tout temps leurs écouteurs éloignés de tous les microphones. Comme l'indique le communiqué du Président transmis à tous les députés le lundi 29 avril, les mesures suivantes ont été prises pour contribuer à prévenir les retours de son.

Tous les écouteurs ont été remplacés par un modèle qui réduit considérablement la probabilité de retours de son. Les nouveaux écouteurs sont de couleur noire, alors que les anciens étaient gris. Par défaut, tous les écouteurs non utilisés sont débranchés au début de la réunion. Lorsque vous n'utilisez pas votre écouteur, veuillez le placer au milieu de l'autocollant disposé à cette fin devant vous. C'est la raison d'être de l'autocollant. Veuillez consulter les cartes sur la table pour obtenir des directives.

La disposition de la salle a été changée afin d'accroître la distance entre les microphones et de réduire le risque de rétroaction acoustique. Ces mesures sont en place pour que nous puissions mener nos activités sans interruption et pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris nos interprètes.

Merci beaucoup à tous de votre collaboration.

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

Je vais présenter notre premier groupe de témoins. D'Arctic Gateway Group, nous recevons Michael Woelcke, directeur général, et Cory Young, vice-président, Services corporatifs.

De l'Agence canadienne de développement économique du Nord, nous accueillons Jimi Onalik, président, et Michael Walsh, directeur général, Politiques et planification.

De l'Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario, nous recevons Lucie Perreault, directrice générale.

Bienvenue à tous.

L'aménagement est un peu différent parce qu'il y a eu des changements. Nos microphones provoquaient trop de rétroactions acoustiques. Vous êtes un peu plus loin de nous. Ce n'est pas que nous voulons que vous soyez si loin. J'ai dit que nous aurons bientôt besoin de jumelles pour voir qui se trouve au bout de la table.

Merci à tous d'être ici.

Monsieur Woelcke, je vous invite à faire une déclaration préliminaire d'un maximum de cinq minutes.

M. Michael Woelcke (directeur général, Arctic Gateway Group): Merci, monsieur le président.

Bonjour, honorables membres du Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes.

Je m'appelle Michael Woelcke. Je suis le directeur général de l'Arctic Gateway Group. Je suis accompagné aujourd'hui de Cory Young, vice-président des Services corporatifs.

Avant d'aller plus loin, j'aimerais reconnaître et honorer certains peuples et les terres sur lesquelles nous exerçons nos activités et sur lesquelles nous nous trouvons actuellement. Arctic Gateway exerce ses activités sur les territoires du Traité n^o 5 et du Traité n^o 1. Nos communautés membres résident dans les territoires visés par les traités n^{os} 1, 6 et 10, qui constituent les terres ancestrales des Cris, des Dénés, des Ojibways et des Oji-Cris ainsi que de la nation métisse et des Inuits.

Nous nous trouvons actuellement sur le territoire non cédé de la nation algonquine anishinabe, dont la présence ici remonte à des temps immémoriaux.

La collaboration avec nos alliés autochtones est une priorité pour l'Arctic Gateway Group. Nous savons que les reconnaissances ne sont que le début de la réconciliation et de l'établissement de relations solides avec les nations de ces terres. L'Arctic Gateway Group vise à poursuivre ses efforts pour nouer des partenariats actifs avec nos alliés autochtones sur les terres où nous exerçons nos activités et dans tout le Canada.

Je vais vous donner un aperçu de notre entité.

L'Arctic Gateway Group est un modèle de propriété d'un consortium tout à fait unique composé de 26 Premières Nations, de 6 municipalités du Nord du Manitoba et de 4 collectivités provinciales des Affaires du Nord, qui sont principalement autochtones. De plus, des parts ont été réservées pour les Inuits de la région de Kivalliq, au Nunavut.

Nos actionnaires souscrivent à une vision visant à maximiser le potentiel économique du corridor commercial de l'Arctique afin de favoriser la prospérité et de créer des occasions pour les gens et les collectivités de la région, tout en fournissant des services de transport durables, sécuritaires et efficaces à un large éventail de clients.

Collectivement, nous nous consacrons à la réconciliation avec les Autochtones en développant les vastes ressources économiques et le potentiel humain du Nord et en revitalisant l'économie du Nord par le biais d'investissements dans l'infrastructure que nous appelons le corridor commercial de l'Arctique. Notre vision consiste à tirer parti de l'unique avantage géographique inhérent au port de Churchill et au chemin de fer de la baie d'Hudson pour ouvrir des débouchés économiques et renforcer les liens du Canada avec les marchés mondiaux tout en appuyant la souveraineté du Canada dans l'Arctique.

Le leadership et le soutien visionnaires du Canada ont mené à des investissements essentiels dans les infrastructures qui amélioreront l'avenir du corridor commercial de l'Arctique pour les générations à venir. PrairiesCan a joué un rôle essentiel en aidant l'AGG, l'Arctic Gateway Group, grâce à son travail de coordination avec divers intervenants. Il convient de féliciter cet organisme pour le leadership dont il a fait preuve en présentant la vision du Canada d'une économie diversifiée dans les Prairies et dans le Nord. Bien que nous soyons reconnaissants de ces investissements, qui ont contribué à améliorer grandement l'efficacité du transport ferroviaire, des investissements supplémentaires sont essentiels si le Canada veut tirer pleinement parti de ce corridor pour soutenir les entreprises canadiennes grâce à un corridor commercial fiable dans l'Arctique.

Compte tenu de son emplacement stratégique, le port de Churchill est important depuis la période qui a précédé l'arrivée des Européens. Pendant des générations, des peuples autochtones de partout s'y sont rassemblés pour faire du commerce. Après les premiers contacts avec les Européens, il y a eu l'exploration européenne et, avec le début du commerce de la fourrure, la construction du fort Prince-de-Galles au début des années 1700, ce qui démontre que des échanges commerciaux nationaux et internationaux ont lieu dans l'Arctique depuis plus de 300 ans.

Il y a un certain nombre de points que j'aimerais soulever.

Premièrement, il y a l'avantage géographique.

Le port de Churchill, situé sur la rive sud-ouest de la baie d'Hudson, est le seul port en eau profonde de l'Arctique canadien ayant un accès terrestre au sud du Canada. Grâce au chemin de fer de la baie d'Hudson, le port de Churchill est relié au réseau ferroviaire nord-américain de catégorie I. Ce réseau ferroviaire offre une voie directe et efficace pour le transport de marchandises à destination et en provenance des marchés internationaux, y compris en Amérique du Nord. Le port de Churchill devient de plus en plus stratégique en tant que terminus nordique du corridor commercial du centre continental, qui va du Mexique à Churchill, en passant par l'Arctique, et qui sert aux échanges avec les marchés internationaux.

Deuxièmement, il y a l'accessibilité aux régions arctiques.

L'emplacement stratégique du port de Churchill en fait une porte d'entrée essentielle vers les régions arctiques, offrant un trajet plus court et plus économique pour le transport des marchandises à destination et en provenance des collectivités et des industries du Nord. La distance réduite permet une plus grande fréquence de ré-

approvisionnement, vu l'absence de limites quant à la fréquence des navigations en provenance du sud du Canada, ce qui favorise la croissance économique du Nunavut.

● (1540)

Les liaisons aériennes à partir de Churchill sont également plus courtes et permettent de réduire les coûts et les émissions comparativement à des endroits plus au sud. Les infrastructures de l'aéroport et sa piste de 9 200 pieds offrent des possibilités économiques. De plus, l'AGG, Nukik Corporation et la Ville de Churchill ont récemment signé un protocole d'entente pour collaborer mutuellement à ce projet emballant d'édification nationale.

En ce qui concerne la diversification des chaînes d'approvisionnement, l'utilisation du port de Churchill peut contribuer de façon importante à la diversification, à l'élimination des risques associés aux options concernant la chaîne d'approvisionnement du Canada, à la réduction de la dépendance à l'égard des ports traditionnels du Sud et à la résilience du réseau servant au commerce international...

La présidente: Je suis désolé, monsieur. Le temps est écoulé. Pouvez-vous conclure rapidement, s'il vous plaît?

M. Michael Woelcke: Je suis désolé. Je suppose que j'aurais dû lire plus vite. Je vais passer directement à notre mot de la fin.

Nous croyons qu'il faut investir davantage dans les infrastructures. Nous sommes optimistes quant à l'avenir du port de Churchill. Nous croyons que le port et le chemin de fer de la baie d'Hudson offrent une occasion unique de renforcer le rôle du Canada au sein des chaînes d'approvisionnement mondiales et, par le fait même, de renforcer la souveraineté du Canada dans l'Arctique.

La présidente: Merci beaucoup.

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

M. Jimi Onalik (président, Agence canadienne de développement économique du Nord): Merci. *Thank you. Qujannamiik.*

[*Le témoin s'exprime en inuktitut ainsi qu'il suit:*]

ᑭᑭᑭᑭᑭᑭᑭ ᑭᑭᑭᑭᑭᑭ ᑭᑭᑭᑭᑭᑭᑭᑭ ᑭᑭᑭᑭᑭᑭᑭᑭᑭ CANOR-ᑭᑭᑭᑭᑭᑭᑭ.

[*Traduction*]

Je m'appelle Jimi Onalik. Je suis le président de l'Agence canadienne de développement économique du Nord, ou CanNor.

Je vous remercie de m'avoir invité. Cela fait six mois que j'oeuvre au sein du gouvernement fédéral, et c'est la première fois que j'ai l'occasion de comparaître devant le Comité. Je suis extrêmement honoré d'être ici.

Je vais commencer par vous présenter brièvement le mandat de CanNor et son rôle dans le Nord, en ce 15^e anniversaire fort important de notre organisation.

Comme les autres agences de développement régional, CanNor est responsable de promouvoir le développement économique dans une région précise du Canada, dans ce cas-ci, les trois magnifiques territoires du Canada. Grâce à un financement ciblé, CanNor travaille à améliorer la résilience de la chaîne d'approvisionnement des territoires et à créer des conditions propices à la croissance et à la création d'emplois.

Le Nord représente 40 % de la masse terrestre du Canada et est considérablement éloigné des chaînes d'approvisionnement normales qui soutiennent les entreprises et le commerce dans le sud du Canada. Les collectivités du Nord et les régions éloignées où sont réalisés des projets d'exploitation des ressources peuvent compter principalement sur le transport aérien longue distance tout au long de l'année et sur une courte saison de transport maritime pendant les mois d'eaux libres. Bien que le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest aient un réseau routier, il est limité et il est coûteux d'y transporter des marchandises sur de longues distances, surtout en ce qui concerne les produits du secteur des ressources comme le minerai.

Le développement économique dans le Nord est encore plus difficile en raison d'une population clairsemée et largement répartie, de déficits importants en matière d'infrastructures et de coûts d'exploitation et énergétiques élevés. La principale responsabilité de CanNor, dont le siège social est situé à Iqaluit, au Nunavut, est de soutenir les conditions favorisant une économie durable, diversifiée et innovatrice, en collaboration avec des partenaires du Nord et autochtones.

Avec un portefeuille de plus de 77 millions de dollars en 2023-2024, CanNor dispose d'un solide ensemble de programmes de financement, comme le programme Inclusion diversifiée et évolution économique dans le Nord ou, comme nous l'appelons, IDÉE-Nord, qui octroiera plus de 29 millions de dollars cette année à des projets qui apportent un soutien stratégique à des infrastructures à petite échelle ainsi qu'au développement sectoriel et à l'expansion des entreprises.

Tout comme les grands moteurs économiques de nos régions respectives, les projets appuyés par IDÉENord peuvent varier considérablement sur les plans de la portée et de la taille. CanNor a notamment octroyé près de 500 000 \$ pour permettre à la Ville de Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest, de planifier et de concevoir un nouveau parc industriel qui fournira l'espace nécessaire aux entreprises. Grâce à ce projet, Hay River deviendra une plaque tournante du transport des minéraux critiques et des poissons d'eau douce provenant des pêcheries du Grand lac des Esclaves situé à proximité.

Les investissements ciblés de CanNor ont aidé les entreprises du Nord à faire face aux répercussions de la pandémie sur nos chaînes d'approvisionnement tout en maintenant ou en augmentant notre potentiel d'exportation. Par exemple, CanNor a fourni des fonds à l'initiative d'expédition gratuite de la Chambre de commerce du Yukon, qui offre l'expédition gratuite de produits fabriqués au Yukon dans des marchés au Canada et à l'étranger.

CanNor peut également jouer un rôle d'investisseur sur le terrain dans les projets d'infrastructures générationnels. Nous avons versé plus de 4,5 millions de dollars depuis 2019 pour soutenir des études de faisabilité sur la liaison hydroélectrique et de fibre optique de Kivalliq.

Le Bureau de gestion des projets nordiques de CanNor, ou BGP, est également unique au sein des ODR, les organismes de développement régional, car il a pour rôle de soutenir des processus d'examen environnemental efficaces pour des projets d'exploitation des ressources et d'infrastructures proposés dans les territoires. Une grande partie du potentiel minier du Canada se trouve dans les territoires, y compris les minéraux critiques essentiels à la sécurité économique du Canada, à la sécurité dans l'Arctique et à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone. Le principal moteur est le secteur minier, qui est le plus important contributeur du

secteur privé à l'économie des territoires; son apport représentant 23 % du PIB en 2020 et plus de 28 % cette année.

Le Nord a beaucoup à offrir à l'économie canadienne. Le Nord est ouvert au monde des affaires et impatient de percer de nouveaux marchés, tant au pays qu'à l'étranger.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Merci. *Qujannamiik. Thank you.*

● (1545)

La présidente: La parole est maintenant à Mme Perreault.

Mme Lucie Perreault (directrice générale, Programmes, Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario): Merci, madame la présidente et honorables membres du Comité.

Je m'appelle Lucie Perreault et je suis directrice générale des programmes à l'Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario, mieux connue sous le nom de FedNor.

Je suis heureuse de me joindre à vous ici et de reconnaître respectueusement que nous sommes sur le territoire traditionnel de la nation algonquine anishinabe.

Aujourd'hui, je me réjouis de l'occasion qui m'est donnée de discuter de la façon dont FedNor soutient les entreprises à travers les différentes étapes du continuum commercial. Notre mandat est de promouvoir la croissance et la diversification économiques ainsi que la création d'emplois et de communautés durables dans le Nord de l'Ontario.

Notre région compte environ 856 000 habitants, dont 24 % des francophones de la province. Le Nord de l'Ontario compte 105 collectivités des Premières Nations et 150 municipalités, dont la majorité compte 2 000 habitants ou moins. Il y a environ 72 000 entreprises dans notre région, dont la plupart sont de petite taille. Seules 71 entreprises, soit moins de 0,001 %, comptent plus de 500 employés.

Pendant la pandémie de COVID-19, les exportations du Nord de l'Ontario ont connu une baisse notable, avec une diminution de 2,5 milliards de dollars observée entre 2019 et 2020. Cependant, en 2022, la région a démontré sa capacité à se rétablir, la valeur des exportations dépassant les niveaux d'avant la pandémie.

En 2022, la valeur des biens exportés du Nord de l'Ontario s'élevait à 11 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation substantielle de 45 % par rapport aux années précédentes. Cette étape représente la valeur d'exportation la plus élevée que la région ait connue au cours des 12 dernières années, soulignant une reprise importante et démontrant la résilience et le potentiel de croissance du Nord de l'Ontario.

Les principaux secteurs d'exportation du Nord de l'Ontario comprennent la fabrication, l'exploitation minière, l'agriculture et les produits forestiers. Reconnaisant le potentiel du commerce en vue d'accroître le taux d'emploi et la richesse, FedNor soutient les organismes à but non lucratif, comme MineConnect. MineConnect représente le secteur de l'approvisionnement et des services miniers du Nord de l'Ontario et aide les entreprises à se développer en améliorant l'accès à l'information liée au commerce et à l'exportation par l'entremise de ses services, de son site Web, de conférences et de missions commerciales, par exemple.

FedNor a également financé le programme d'exportation du Nord de l'Ontario par l'entremise de la Ville du Grand Sudbury et, en partenariat avec d'autres collectivités du Nord de l'Ontario, y compris Sault Ste. Marie et Thunder Bay, elle a soutenu 700 initiatives de développement des exportations. Le programme offre une aide financière et une formation ciblée pour aider les petites et moyennes entreprises prêtes à exporter, les associations industrielles et les organismes à but non lucratif du Nord de l'Ontario à accéder à de nouveaux marchés.

FedNor joue un rôle clé dans l'appui à des événements de renom, comme le Salon minier du Nord de l'Ontario au Congrès international de l'Association canadienne des prospecteurs et entrepreneurs. L'événement offre aux entreprises du Nord de l'Ontario participantes la possibilité de faire du réseautage, d'établir des liens clés et de promouvoir leurs produits et services sur un marché international.

En plus de collaborer avec des organisations tierces pour soutenir l'écosystème commercial, FedNor cible son soutien pour aider directement les entreprises axées sur le commerce à adopter et à adapter de nouvelles technologies innovantes qui favorisent le développement, l'augmentation de la productivité et l'expansion du marché.

Depuis avril 2019, FedNor a approuvé plus de 29 millions de dollars à l'appui de 34 projets pour aider les entreprises à devenir plus concurrentielles sur les marchés nationaux et mondiaux. Par exemple, SafeSight Exploration a bénéficié d'un financement direct pour commercialiser sa technologie novatrice afin de renforcer sa capacité de production, d'accroître sa productivité et d'augmenter ses exportations.

Un autre exemple est celui de Beam Paint and Colour. Il s'agit d'une entreprise autochtone de l'île Manitoulin qui produit de la peinture aquarelle. Avec le soutien qu'elle a reçu, elle s'est développée et a acheté de nouveaux équipements, ce qui lui a permis d'accroître sa productivité pour répondre à la demande nationale et internationale pour ses produits.

En tant que facilitatrice et guide, FedNor aide les communautés à renforcer leur position dans la chaîne d'approvisionnement mondiale. FedNor collabore avec des partenaires fédéraux comme Affaires mondiales Canada, Innovation, Sciences et Développement économique Canada, Exportation et développement Canada et la Banque de développement du Canada pour appuyer ses efforts visant à accroître les exportations du Nord de l'Ontario.

• (1550)

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer aux membres du Comité.

Monsieur Seeback, vous avez six minutes.

M. Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

J'ai trouvé très intéressant d'entendre le point de vue de l'Arctic Gateway Group. Je suis optimiste au sujet du port de Churchill. Je pense qu'il y a là un potentiel énorme.

L'une des choses dont nous avons parlé au comité, ce sont les investissements nécessaires dans les infrastructures, en particulier les infrastructures de transport, en ce qui concerne le commerce. Selon

le rapport de 2022 du groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement du gouvernement, entre 2020 et 2070, il faudra des investissements de 4,4 billions de dollars, ce qui représente 88 milliards de dollars par année.

Je vois des investissements du gouvernement de l'ordre de 3 à 4 milliards de dollars par année, ce qui semble loin d'être suffisant, et nous sommes un pays commerçant. De 60 à 70 % de notre PIB proviennent du commerce, selon les années.

J'ai jeté un coup d'oeil rapide au budget. Je ne vois pas d'argent dans le budget pour quoi que ce soit concernant le port de Churchill. Est-ce que je me trompe? Quels sont vos besoins en matière d'infrastructures pour prendre de l'expansion, et sont-ils comblés?

• (1555)

M. Michael Woelcke: Je ne peux pas me prononcer sur l'ensemble du budget, mais à notre connaissance, il ne comprend pas de financement direct pour le port de Churchill.

Depuis plusieurs années, Arctic Gateway bénéficie d'un soutien important par le truchement de PrairiesCan et de la province du Manitoba. Nous avons déposé une demande de financement supplémentaire auprès de PrairiesCan et du gouvernement pour obtenir un préfinancement. À mesure que nous développons le port, nous allons chercher des partenaires investisseurs ou du financement par emprunt en vue de devenir un organisme indépendant. Nous croyons pouvoir y arriver en moins de cinq ans.

Le port nécessite des investissements importants. Nous venons de verser près de 150 millions de dollars dans la modernisation du réseau ferroviaire, pour le stabiliser et le renforcer. Ce projet sera terminé à la fin de l'année — à la fin de la saison de construction de 2024.

Le développement du port est la prochaine étape. Elle exigera des fonds importants. Nous estimons que sur... D'après le plan de développement du port sur 20 ans, il faudra probablement un demi-milliard de dollars — c'est dans cet ordre de grandeur —, mais comme je...

M. Kyle Seeback: Avez-vous dit un demi-million ou un demi-milliard de dollars?

M. Michael Woelcke: C'est 500 millions de dollars.

Je le répète, nous ne cherchons pas à obtenir ces fonds de la part du gouvernement. Nous croyons pouvoir attirer des partenaires investisseurs. Toutefois, entretemps, nous avons besoin de l'aide du gouvernement pour en arriver au point où nous soyons en mesure de ce faire.

M. Kyle Seeback: Merci beaucoup.

Quels sont les autres besoins en matière d'infrastructure? Vous avez dit que le port était relié à un chemin de fer de catégorie I. Comment est-il? Comment est le transport routier? Comment sont tous les éléments qui assureraient la viabilité du port de Churchill, qui le rendraient plus attrayant et qui favoriseraient les échanges commerciaux?

M. Michael Woelcke: Le port de Churchill est une installation multimodale, mais aucune route ne le relie au Sud du Manitoba. Il n'est pas accessible par voie routière.

Je le répète, il comprend une piste de 9 200 pieds. Tout peut y atterrir, y compris la navette spatiale. C'était un lieu d'atterrissage de secours. La piste est très bien connue. Il compte aussi des infrastructures ferroviaires. Il est relié directement au Canadien National à The Pas, au Manitoba, par le chemin de fer de la baie d'Hudson, que nous exploitons. C'est par ce chemin de fer que nous sommes reliés directement au réseau de catégorie I.

Un corridor commercial nord-sud relie le Sud du Manitoba directement à Churchill. Il est possible de l'améliorer en le rendant accessible par voie aérienne, maritime et ferroviaire.

M. Kyle Seeback: Existe-t-il des options pour le transport routier?

M. Michael Woelcke: Pas à l'heure actuelle, non. Il faudrait construire une route praticable par tous les temps. Plusieurs études ont été faites à ce sujet, mais je ne saurais vous en parler. Nous sommes l'Arctic Gateway Group. Nous exploitons le chemin de fer et le port.

M. Kyle Seeback: D'accord.

M. Michael Woelcke: Je sais que des études ont été réalisées, mais je ne sais pas quels seraient les coûts.

M. Kyle Seeback: Avez-vous une idée de la somme qu'il faudrait investir dans le chemin de fer pour améliorer la capacité ferroviaire du port?

M. Michael Woelcke: Nous sommes en train de terminer les travaux d'immobilisations. Sur 3 ans, nous aurons investi près de 150 millions de dollars pour stabiliser le chemin de fer. Nous devons continuer à dépenser environ 25 millions de dollars en immobilisations par année, ce qui concorde avec les dépenses qu'exigent les chemins de fer de catégorie I comme le CPKC et le CN. Nous exploitons quelque 600 miles de voie ferrée. Ces sociétés dépenseraient approximativement le montant que je vous ai dit — 25 millions de dollars — pour une voie ferrée de longueur semblable. Ce ne sont que les dépenses en immobilisations normales pour l'entretien d'un chemin de fer.

Toutefois, nous croyons que d'ici à la fin de l'année, nous serons de retour à un niveau de base à partir duquel nous pourrions suivre ce que nous appelons le programme d'entretien annuel.

M. Kyle Seeback: D'accord. J'ai posé toutes mes questions.

Merci.

La présidente: Monsieur Sheehan, la parole est à vous pour six minutes.

M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci beaucoup à tous les témoins qui se joignent à nous dans le cadre de notre étude capitale sur les chaînes d'approvisionnement canadiennes et la diversification du commerce.

Madame Perreault, je suis ravi que vous soyez des nôtres aujourd'hui. Merci de représenter FedNor.

Madame Perreault, récemment, j'ai eu le plaisir d'occuper le poste de secrétaire parlementaire pour FedNor. Un des messages très clairs que j'ai reçu de la part des maires, des collectivités, des groupes autochtones, des entreprises privées et des organismes sans but lucratif, c'est qu'à leurs yeux, FedNor n'était pas mise sur le même pied que les autres agences de développement régional du Canada. FedNor a été créée en 1987, mais elle n'était pas indépendante.

Il n'y a pas longtemps, le gouvernement a changé les choses: il a fait de FedNor un organisme indépendant. Pouvez-vous faire le point sur l'effet de ce changement? Comment les choses se passent-elles? Que signifie ce changement pour les gens qui ont exercé de fortes pressions non seulement récemment, mais depuis 1987, je crois?

• (1600)

Mme Lucie Perreault: Certes, notre agence a vécu une transition très intéressante. Les avantages sont évidents; je vous remercie d'avoir milité pour ce changement. Aujourd'hui, le Nord de l'Ontario joue un plus grand rôle dans une sphère où il était déjà présent, mais où sa participation était très limitée.

De façon générale, je pense que la mise sur pied de l'Agence a été très positive pour le Nord de l'Ontario. Elle nous a permis de participer d'une manière différente. Bien entendu, nous aurions aimé recevoir plus d'argent, mais je dirais que la transition s'est bien passée. En fait, nous la considérons comme terminée; nous sommes maintenant une agence à part entière. Nous avons tout notre personnel et nos ressources sont presque toutes en place. Nous sommes contents.

M. Terry Sheehan: Les intervenants m'ont dit, entre autres, qu'avant, FedNor devait se rapporter à FedDev ou à un autre organisme à Ottawa ou ailleurs. Maintenant que l'agence est indépendante, il y a plus de décideurs dans le Nord de l'Ontario qui prennent des décisions pour le Nord de l'Ontario. Je vous en remercie.

On a beaucoup parlé dernièrement des batteries de véhicules électriques et des annonces concernant les chaînes d'approvisionnement, y compris l'annonce récente de Honda, la plus importante de l'histoire de l'Ontario. Pouvez-vous nous expliquer la stratégie sur les minéraux critiques ou les mesures que prend FedNor à l'égard des minéraux critiques pour tenter de saisir toutes les occasions liées à la chaîne d'approvisionnement des batteries de véhicules électriques?

Mme Lucie Perreault: Oui, merci.

À l'heure où les secteurs à forte croissance et la transition vers une économie verte stimulent la demande de minéraux critiques, le Nord de l'Ontario est particulièrement bien placé pour devenir un fournisseur mondial de choix. FedNor reconnaît que les grands projets d'infrastructure — les projets d'exploitation minière et autres — offrent d'immenses possibilités aux collectivités du Nord de l'Ontario. Dès lors, FedNor joue un rôle de premier plan pour soutenir ces projets en agissant comme rassembleur ou en fournissant lui-même des fonds fédéraux.

Il y a des défis au chapitre des infrastructures, tant sur le plan de l'environnement que de l'électrification, mais nous soutenons les engagements liés aux grands projets d'infrastructure comme ceux du Cercle de feu en renforçant les capacités des collectivités situées dans les régions en question. Dans certains cas, nous offrons du soutien à la planification; dans d'autres cas, nous appuyons la collaboration des agents de développement économique avec les collectivités. Le renforcement des capacités des collectivités et la diversification économique passent par la planification.

Par ailleurs, nous coprésidons, avec Ressources naturelles Canada, le comité interministériel responsable de la Stratégie canadienne sur les minéraux critiques. Nous soutenons l'élaboration de stratégies visant à favoriser la réussite des projets et leur progression rapide. Nous appuyons aussi les grands projets de développement dans le Cercle de feu et ailleurs en finançant l'innovation, pour ainsi dire, afin de permettre à l'industrie et aux entreprises d'élargir leurs activités et de participer à la chaîne d'approvisionnement, que ce soit au début ou à la fin. Nous leur offrons des occasions de se développer et de participer aux projets.

Au cours des dernières années, nous avons versé environ 15 millions ou 16 millions de dollars directement dans ce type d'investissements afin que les petites entreprises de notre région puissent profiter des occasions offertes par de tels projets.

M. Terry Sheehan: Il y a des Sociétés d'aide au développement des collectivités, ou SADC, à Sault Ste. Marie, à Sudbury et à Thunder Bay. Beaucoup de villes ont leur propre société de développement économique, pour ainsi dire. Or dans le Nord de l'Ontario, il y a beaucoup de petites collectivités.

Pouvez-vous nous parler du rôle que jouent les Sociétés d'aide au développement des collectivités dans des villes comme Elliot Lake ou Wawa, en Ontario?

Mme Lucie Perreault: Le Nord de l'Ontario compte 24 Sociétés d'aide au développement des collectivités. Elles jouent un grand rôle auprès de leur clientèle: elles offrent des conseils et elles fournissent des prêts, notamment aux petites entreprises. Elles sont dans la position unique de pouvoir à la fois les soutenir et effectuer des analyses avec elles.

Des données montrent que les entreprises qui investissent dans le développement de la collectivité par l'intermédiaire des Sociétés d'aide au développement des collectivités ont un bien meilleur taux de réussite que celles qui n'investissent pas dans les SADC. Les sociétés d'aide au développement soutiennent également la diversification économique locale par la voie de la planification stratégique pour les collectivités. Elles peuvent aussi donner des conseils sur l'immigration et sur toutes sortes de questions. Si elles n'ont pas accès à tous les mêmes renseignements que nous, nous pouvons aider les entreprises à trouver le soutien dont elles ont besoin pour avancer. Elles sont notre bras droit: elles sont très utiles et profitables.

• (1605)

La présidente: Merci beaucoup. Je suis désolée de devoir vous interrompre.

Monsieur Savard-Tremblay, la parole est à vous pour six minutes.

[Français]

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

Je remercie l'ensemble des témoins de leurs présentations.

Messieurs Onalik et Walsh, à la fin du mois d'avril, l'Agence canadienne de développement économique du Nord, ou CanNor, a participé à une conférence dans le cadre du symposium sur les mines du Nunavut.

Monsieur Onalik, vous avez alors estimé que le gouvernement devait tirer profit des installations minières existantes en vue de renforcer la sécurité dans le Grand Nord canadien, plus particulièrement les infrastructures portuaires et aériennes des mines.

Convenons qu'il faut quand même être vigilant quant à l'intérêt de la Chine, notamment, d'acquérir des minéraux critiques et des infrastructures dans l'Arctique.

Nous connaissons sa volonté d'y arriver, et nous savons qu'elle a une stratégie en la matière qui, dans plusieurs cas, connaît du succès.

Nous savons aussi que le Canada sert souvent, à bien des égards — et ce comité a mené une étude sur le sujet — de pavillon de complaisance pour les entreprises minières.

Il y a donc des entreprises minières étrangères, souvent chinoises, qui s'enregistrent en tant qu'entreprises canadiennes. Cela leur permet d'afficher le drapeau canadien, alors qu'elles ne sont pas canadiennes dans les faits.

Ne craignez-vous pas qu'il soit peut-être risqué de s'associer à ces entreprises privées pour des considérations stratégiques aussi importantes que la sécurité du Canada dans le Nord?

[Traduction]

M. Jimi Onalik: *Qujannamiik.*

C'est vrai que c'est une considération majeure dont on n'aurait peut-être pas eu à tenir compte il y a quelques années. Le contrôle local et l'autonomie locale en matière de prise de décisions font partie des forces du milieu de la mise en valeur des ressources dans le Nord. Ce que nous voulions dire, c'est que les petites collectivités doivent prendre ces considérations en compte au moment de prendre des décisions sur des projets adjacents.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Du côté de l'Agence, on est donc sensible à cette crainte, à ce danger.

Y a-t-il des mécanismes de vérification en place?

[Traduction]

M. Jimi Onalik: Je suis extrêmement reconnaissant. Avant que j'accède à mon poste actuel au sein du gouvernement fédéral, nous avons vu un renforcement important de la présence de la GRC, du SCRS et d'autres organismes. Des agents rencontrent les collectivités et les individus pour soulever la question. Un dialogue constructif est certainement amorcé.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Ces mécanismes de surveillance sont-ils suffisants?

Permettent-ils de conclure que la sécurité est protégée? Pourrait-on y ajouter un petit quelque chose?

[Traduction]

M. Jimi Onalik: Je pense que les mécanismes de surveillance mis en place par ISDE et d'autres offrent une certaine protection. Ma véritable préoccupation concerne l'avancement de projets qui ne sont peut-être pas réalistes sur le plan économique. De tels projets créent des attentes chez les collectivités et ils représentent des pertes de temps à de nombreux égards. Il faut absolument veiller à ce que les collectivités sachent à qui s'adresser au sein de la famille fédérale pour examiner les projets qui leur sont présentés dans la perspective adéquate.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Y a-t-il déjà eu des partenariats avec les entreprises minières privées, plus précisément des partenariats axés sur des activités en lien avec la sécurité gouvernementale dans le Nord?

[Traduction]

M. Jimi Onalik: L'industrie minière joue un rôle majeur en matière de sécurité dans le Nord. Je vous donne un exemple récent: la semaine dernière, des chasseurs se sont perdus sur le territoire. Ce sont les hélicoptères et les employés des entreprises minières qui sont sur le terrain.

Des travaux importants sont en cours pour faire en sorte que les entreprises minières ont les moyens de recevoir plus d'évaluations des menaces du gouvernement du Canada et de répondre aux préoccupations particulières.

Qujannamiik.

• (1610)

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Vous dites donc que les entreprises minières sont des partenaires importants pour la sécurité. Finalement, en matière de sécurité, vous vous en remettez un peu à l'autoréglementation de ces entreprises minières, plutôt qu'au pouvoir étatique.

Est-ce bien ce que vous dites?

[Traduction]

M. Jimi Onalik: Non. L'environnement est très structuré. La Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions, par exemple, peut élargir la perspective socioéconomique. Il y a des possibilités.

Le rôle de CanNor est de rassembler la famille fédérale pour qu'elle participe aux processus d'évaluation. Nous tenons vraiment à trouver des moyens d'offrir cette perspective. Il ne devrait pas incomber strictement aux entreprises individuelles de protéger l'intérêt national, mais elles devraient participer à la discussion.

Qujannamiik.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: D'accord.

Tout à l'heure, vous avez parlé d'un problème qui n'existait pas il y a 10 ans, mais que l'on devait maintenant affronter.

Il y en a un autre, c'est celui des cyberattaques. En avez-vous fait l'objet? On sait combien cela peut influencer sur les chaînes d'approvisionnement.

[Traduction]

M. Jimi Onalik: Avant, j'occupais le poste de secrétaire du Cabinet pour le gouvernement du Nunavut. Cette expérience m'a quelque peu traumatisé. Nous avons été la cible de deux cyberattaques d'envergure. Nous avons travaillé très étroitement avec le CST et la GRC.

Il est essentiel de mettre en évidence les failles et d'éduquer les gens sur la cybersécurité. Nous avons vu qu'il était possible de causer de graves perturbations dans l'environnement déjà fragile du Nord. Nous ne pouvons pas permettre cela.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Cannings, la parole est à vous pour six minutes.

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD): Merci.

Je remercie tous les témoins de leur présence. La discussion est fort intéressante.

Je vais m'adresser à M. Onalik, de l'Agence canadienne de développement économique du Nord.

J'ai peu d'expérience dans le Nord. Je ne suis jamais allé au Nunavut. J'ai passé un peu de temps dans les Territoires du Nord-Ouest et plus de temps au Yukon. J'ai visité Inuvik durant la période où la glace des rivières fond, où il est impossible de prendre le traversier et de conduire sur la glace, ce qui fait que le seul aliment que les restaurants d'Inuvik offrent est du caribou. J'ai aussi passé un été à Old Crow. Chaque fois que l'avion atterrissait, les gens accouraient juste pour voir quels produits alimentaires il transportait.

J'aimerais savoir à quels projets de construction de routes votre organisme participe. Il y a le projet de route de la vallée du Mackenzie, mais on entend aussi de plus en plus que les routes de glace sont de moins en moins fiables. Bon nombre de collectivités du Nord en dépendent pour s'approvisionner.

Quelle priorité accordez-vous aux projets comme le projet de route de la vallée du Mackenzie, qui relierait le Nord et le Sud des Territoires du Nord-Ouest?

M. Jimi Onalik: *Qujannamiik.*

CanNor travaille au développement de promoteurs. Nombre de projets de la sorte exigent un promoteur fort et compétent. Il est extrêmement difficile de mener des projets d'infrastructures très complexes dans le Nord. À nos yeux, notre rôle consiste à fournir surtout aux petites organisations autochtones les ressources nécessaires pour réaliser les premières étapes des travaux d'ingénierie et de reconnaissance afin d'avoir une proposition viable à présenter.

Nous avons principalement eu des discussions. Dernièrement, nous avons beaucoup parlé du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay, qui relierait la ceinture de roches vertes près du lac Contwoyto à l'océan Arctique, où il y aurait un port.

C'est très important pour nous de pouvoir aller à la rencontre des collectivités, et pour les projets nationaux, d'être en mesure de les aider à renforcer leurs capacités et à trouver les bons partenaires pour faire avancer les projets.

• (1615)

M. Richard Cannings: Le projet que vous avez mentionné est-il axé davantage sur les ressources que sur les liens entre les collectivités?

M. Jimi Onalik: C'est un projet axé sur les ressources dont le promoteur est la collectivité. L'association inuite régionale a déjà tenté de faire aboutir ce projet, mais elle s'est maintenant associée à une société d'exploration. Je pense que l'objectif est de rapprocher le plus possible les collectivités du Nord par la route ou par le chemin de fer, car c'est ce qui est préférable pour tout le monde. Je pense qu'il est important d'utiliser le potentiel financier et économique de cette région pour réaliser des économies d'échelle et rapprocher cette liaison terrestre.

M. Richard Cannings: J'aimerais maintenant aborder la question de la voie maritime avec les deux témoins.

Cet enjeu me touche de loin en raison de l'histoire de ma famille à Terre-Neuve. En effet, la famille de ma mère pratiquait la pêche au Labrador, et il y a donc eu beaucoup d'exploration dans l'Arctique. C'était il y a bien longtemps.

J'aimerais connaître les avantages du transport maritime, par exemple, de l'Est vers le Nord plutôt que par l'entremise de Churchill. Quel est le calendrier de cette saison, et quels sont les changements à cet égard?

M. Jimi Onalik: La saison devient de plus en plus longue. Je pense que c'est l'année dernière que nous avons vu un pétrolier de Woodward à Iqaluit, en plein mois de décembre. C'était une première. Je pense que l'option de Churchill représente une véritable occasion dans le cadre des activités de construction minière en cours et du plan du gouvernement du Nunavut, qui vise à augmenter le nombre de logements construits. Nous avons constaté que les navires qui sortent régulièrement du port de Montréal sont déjà pleins, et il est donc important de trouver une solution de rechange et des moyens de construire l'infrastructure essentielle. Churchill offre une possibilité très intéressante à cet égard.

M. Richard Cannings: Monsieur Woelcke, j'aimerais connaître le calendrier de votre saison. Quand la baie d'Hudson ouvre-t-elle, par exemple?

M. Michael Woelcke: La saison dure actuellement de 16 à 18 semaines. Nous sommes toutefois en train de mener une étude universitaire avec des spécialistes des glaces de renommée mondiale qui ont confirmé qu'à l'heure actuelle, le port de Churchill peut fonctionner six mois par année. Il nous faut seulement obtenir suffisamment de données. Nous menons des recherches plus ciblées avec eux et ils pourront nous le confirmer.

Pour le processus, il faut s'adresser à la Lloyd's de Londres, c'est-à-dire la compagnie d'assurances dans ce cas-ci. Elle doit assurer les navires pour que les sociétés de transport puissent ensuite expédier les marchandises. Nous pourrions fonctionner six mois par année, ce qui aurait un impact énorme sur la région de Kivalliq, au Nunavut, car cela permettrait aux navires de remonter la baie d'Hudson depuis Churchill pendant une période beaucoup plus longue. Je pense, comme vous l'avez dit, que la capacité au départ de Montréal est actuellement largement saturée. C'est donc l'occasion d'améliorer cette option et d'offrir une solution de rechange qui fonctionne. Il ne s'agit pas de faire concurrence à ce port, mais d'augmenter la capacité, ce qui aidera les collectivités.

M. Richard Cannings: C'est la région...

La présidente: Je suis désolée, mais le temps imparti est écoulé.

La parole est à M. Baldinelli. Il a cinq minutes.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

J'aimerais remercier les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

J'aimerais d'abord m'adresser à M. Woelcke.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé d'une vision qui vise à optimiser le commerce dans l'Arctique et le corridor commercial de l'Arctique. Vous avez mentionné les avantages d'une telle démarche, notamment la réconciliation et la participation des collectivités à titre de partenaires à part entière.

Plus tôt, dans le cadre de ses questions, mon collègue a parlé — malheureusement — du budget de 2024, car il ne prévoit au-

cun fonds supplémentaires pour l'infrastructure essentielle de la chaîne d'approvisionnement nécessaire.

Vous avez mentionné les investissements réalisés à ce jour. Pour le transport ferroviaire, il s'agit d'environ 150 millions de dollars pour stabiliser le réseau ferroviaire actuel de la baie d'Hudson. Il faudra aussi investir 500 millions de dollars dans le port lui-même. Vous avez également soulevé trois points. L'un d'entre eux est d'améliorer l'accès aux différentes régions de l'Arctique. C'est mon collègue qui a le mieux décrit cette option en parlant du transport maritime. Cependant, vous avez aussi mentionné les investissements nécessaires pour vos projets.

Avons-nous les capacités nécessaires dans d'autres régions de l'Arctique pour gérer cette offre supplémentaire en matière de transport maritime? Avons-nous les ports et les installations nécessaires pour permettre la croissance que vous planifiez et que vous espérez?

• (1620)

M. Michael Woelcke: Le transport maritime est assuré par des navires de 10 000 à 15 000 tonnes au départ de Montréal. Nous envisageons et étudions sérieusement une solution de rechange axée sur ce qu'on appelle un système de transport par chalands remorqués.

Un système de transport par chalands remorqués à partir de Churchill pourrait probablement permettre d'offrir un service de transport maritime hebdomadaire. Autrement dit, on pourrait passer à une fréquence de 18 par saison. Cette capacité supplémentaire...

On parle de la construction de logements dans toutes ces collectivités, notamment Rankin Inlet ou Arviat. Toutefois, aucune de ces collectivités ne dispose d'un port qui permet d'amener des navires à proximité. Elles ont donc recours à un système de transport par allèges et à des navires plus petits. Les barges peuvent également être amenées plus près de ces collectivités, de sorte que l'on pourrait disposer d'un mécanisme qui, combiné au transport maritime, permettrait d'acheminer des quantités bien plus importantes de biens et de marchandises.

Nous avons parlé du défi lié à l'offre de logements. Nous pourrions aider à relever ce défi en acheminant des composants préfabriqués dans cette région par l'entremise du port de Churchill.

M. Tony Baldinelli: Cela m'amène à ma prochaine question.

Quels sont les secteurs de l'économie qui, selon vous, profiteront de cette initiative et de ces investissements?

M. Michael Woelcke: Les marchandises que nous envisageons de cibler... Nous pensons notamment au réapprovisionnement destiné au Nunavut et au secteur de l'agroentreprise.

Il y a encore de vastes régions de la Saskatchewan et du Manitoba et certaines parties de l'Alberta qui sont très éloignées des ports actuels, et Churchill est le port le plus proche pour accueillir leurs produits agricoles. Cela leur permettrait d'expédier des marchandises vers l'Europe, le Moyen-Orient et même l'Amérique du Sud.

Il y a aussi la question des minéraux critiques. Tout le monde s'intéresse aux minéraux critiques en ce moment. Le Manitoba, comme de nombreuses autres provinces, en possède une grande quantité. En fait, cet été, nous effectuerons notre premier envoi de concentré de zinc du Manitoba vers l'Europe en passant par Churchill. Nous sommes très enthousiastes.

M. Tony Baldinelli: Monsieur Onalik, votre agence a-t-elle examiné les types d'investissements dans l'infrastructure qui seraient nécessaires pour faire face à l'augmentation de la capacité, par exemple, du transport maritime? Qu'est-ce qui serait nécessaire?

M. Jimi Onalik: Cela fait certainement partie de la conversation. Nous travaillons avec plusieurs entreprises qui tentent d'accroître leur offre de logements modulaires, mais le système de transport maritime actuel n'est pas vraiment conçu pour accueillir les logements modulaires de cette manière.

C'est passionnant. Je pense que nous pouvons tirer parti de ce qui a été prévu — ce qui fait déjà partie du plan — et accélérer les travaux de construction, ce qui dépend davantage de la coordination que des fonds. C'est ce qu'espère CanNor.

M. Tony Baldinelli: Dans notre note d'information, il est indiqué que dans le cadre du plan quinquennal de la Stratégie de croissance panterritoriale, certains secteurs alimentaires tentent d'exporter leurs produits, mais ils font état de certains problèmes de nature réglementaire qui ralentissent leurs démarches en ce sens.

Pouvez-vous nous donner plus de détails sur certains de ces problèmes de nature réglementaire?

M. Jimi Onalik: Nous avons beaucoup travaillé avec les partenaires territoriaux qui assument une grande partie des responsabilités liées à l'infrastructure pour gérer l'inspection des aliments et pour veiller à ce que les usines de transformation de la viande sont en mesure d'exporter leurs produits. Nous travaillons en arrière-plan pour soutenir leurs efforts dans ce domaine.

La présidente: Je vous remercie.

Madame Fortier, vous avez cinq minutes.

[Français]

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

La question du Nord, dont nous discutons aujourd'hui, m'intéresse beaucoup, notamment lorsqu'il s'agit du Nord-Est de l'Ontario. C'est de cette région que viennent mes parents et mes grands-parents, qui y ont fait beaucoup d'affaires.

Cela m'intéresse beaucoup de voir comment les francophones occupent une place importante dans le Nord de l'Ontario depuis de nombreuses décennies. Ils jouent un rôle essentiel dans son développement économique. Vous avez dit qu'ils représentaient 24 % des francophones de la province, si je ne me trompe pas, madame Perreault.

Comment l'Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario, ou FedNor, aide-t-elle les entreprises du Nord de l'Ontario à réussir et à prospérer, à la fois dans la région et ailleurs?

Mme Lucie Perreault: FedNor offre un soutien ciblé aux communautés de langue officielle en situation minoritaire de la région, notamment par le truchement de l'Initiative de développement économique du gouvernement du Canada. Depuis 2015, environ 6,4 millions de dollars ont été investis dans les communautés francophones dans le cadre de ce programme. En plus de cette initiative, nos programmes de base ont aussi permis de faire des investissements clés dans les communautés de langue officielle en situation minoritaire, totalisant 60 millions de dollars depuis 2015.

Par exemple, nous avons appuyé l'entreprise Drillco Mining, une entreprise francophone dans le secteur des minéraux critiques qui a

créé le premier système de forage modulaire à technologie propre de l'industrie. Nous l'avons aidée à exporter cette technologie.

Par ailleurs, je tiens à souligner que FedNor compte 101 postes, dont plus de 50 % sont désignés bilingues. Cela nous permet de soutenir les organisations bilingues.

• (1625)

L'hon. Mona Fortier: Ces entreprises vous ont-elles fait part de certaines barrières? Vous ont-elles parlé des façons dont elles pourraient arriver à développer et à exporter leurs produits grâce à vos investissements?

Faites-vous ce type d'analyse pour adapter les programmes?

Pensez-vous que certains programmes doivent être adaptés pour permettre d'aller de l'avant pour ce qui est de l'initiative?

Mme Lucie Perreault: Les entreprises francophones et plusieurs entreprises du Nord de l'Ontario sont très petites, et elles ont de la difficulté à prendre de l'ampleur. Cela est en partie attribuable au fait que la région est très grande, ce qui pose des défis. Cependant, c'est aussi une question de capacité.

Pour être capable de faire avancer la situation des entreprises francophones au sein de ces régions, il faut une masse critique. Nous travaillons sur des types de modèle, comme les coopératives, afin de rassembler les gens et d'atteindre cette masse critique. De cette façon, ces entreprises peuvent aller de l'avant et obtenir le soutien dont elles ont besoin. On veut que ce soit polyvalent.

Il s'agit d'une bonne approche, mais on en revient toujours au problème lié à la capacité. Les entreprises sont petites, et nous avons besoin de les rassembler pour qu'elles soient capables de progresser et d'arriver à une plus grande collaboration.

L'hon. Mona Fortier: Je vais passer à un autre sujet.

L'année dernière, j'ai eu le privilège de faire une tournée dans le Nord-Est de l'Ontario afin de comprendre le fonctionnement de certaines entreprises et leurs liens non seulement avec FedNor, mais aussi avec d'autres instances. D'ailleurs, j'ai eu l'occasion de vous rencontrer au cours de cette tournée.

J'ai notamment visité l'entreprise Three H Furniture Systems, à Temiskaming Shores. J'ai été agréablement surprise de voir qu'elle fait des affaires avec les États-Unis. Toutefois, on m'a fait part de certaines barrières réglementaires et de certaines difficultés. Je sais qu'on avait commencé à réfléchir à la façon dont FedNor pourrait aider les entreprises aux prises avec ces difficultés.

Pensez-vous que FedNor peut aider ces entreprises? Y a-t-il d'autres façons d'aider les entreprises qui doivent affronter des barrières réglementaires?

L'entreprise dont j'ai parlé m'a donné un exemple concret de ses difficultés. Ce qui l'empêche d'en faire davantage, c'est le manque de soutien ciblé.

J'essaie de comprendre si vos programmes peuvent les aider ou s'il y a d'autres façons d'éliminer ces barrières réglementaires.

Mme Lucie Perreault: C'est un bon exemple qui montre comment l'Agence est en mesure d'aider ces entreprises sur le plan de la réglementation.

Si nous ne sommes pas en mesure d'offrir du financement aux entreprises, nous sommes quand même en mesure de leur donner des conseils relativement à certaines choses.

De plus, nous sommes prêts à nous asseoir à la table de discussion afin de trouver des solutions et de diminuer le nombre de barrières. Nous pouvons aussi discuter de ce que nous pouvons apporter aux autres paliers de gouvernement ou aux ministères.

[Traduction]

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Je tiens à remercier nos témoins. Vous nous avez tous fourni des renseignements précieux.

Je vais maintenant suspendre la séance pendant quelques instants, le temps d'accueillir les témoins suivants.

Je vous remercie beaucoup.

• (1625) _____ (Pause) _____

• (1635)

La présidente: La séance reprend.

Je vous remercie beaucoup.

Nous entendrons d'abord la déclaration préliminaire de MM. Carey et Harvey. Ils ont cinq minutes.

Vous avez la parole.

[Français]

M. Michael Harvey (directeur général, Alliance canadienne du commerce agroalimentaire): Bonjour.

Je remercie les membres du comité de nous avoir invités à participer à cette étude.

L'Alliance canadienne du commerce agroalimentaire, ou ACCA, est une coalition d'organismes nationaux qui milite en faveur d'un contexte commercial international plus libre et plus juste pour le secteur de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

Parmi ses membres, l'ACCA compte des agriculteurs, des éleveurs, des fermiers, des transformateurs, des producteurs et des exportateurs venant des principaux secteurs du commerce tels que le bœuf, le porc, les céréales, les oléagineux, le sucre, les légumineuses et le soya.

[Traduction]

Comme je l'ai dit, l'Alliance canadienne du commerce agroalimentaire fait la promotion d'un environnement commercial international équitable et ouvert. C'est dans l'intérêt économique de notre pays et dans l'intérêt de notre sécurité nationale de contribuer de manière importante à la paix et à la stabilité internationales.

D'un point de vue économique, le secteur agroalimentaire est à l'origine d'un emploi sur neuf au Canada, la majorité d'entre eux étant liés à l'exportation de produits agroalimentaires. En 2022, le Canada a exporté pour près de 92,8 milliards de dollars de produits agricoles et alimentaires, notamment des matières premières agricoles, du poisson et des fruits de mer, ainsi que des aliments transformés. Plus de la moitié de notre production agricole est exportée ou transformée pour l'exportation.

M. Dave Carey (président par intérim, Conseil d'administration, Alliance canadienne du commerce agroalimentaire): Les membres de l'Alliance canadienne du commerce agroalimentaire ont établi les priorités suivantes pour les travaux de l'organisme.

Premièrement, il faut ouvrir de nouveaux marchés pour les produits agroalimentaires canadiens, notamment en donnant la priorité aux discussions sur la libéralisation du commerce avec des marchés émergents en croissance comme l'Indonésie et les pays de l'ANASE.

Deuxièmement, il faut faire respecter le système commercial international fondé sur des règles. Une délégation de membres de l'ACCA a assisté à la récente conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce à Abu Dhabi. Nous avons pu observer directement les défis auxquels fait face le système et nous soutenons les efforts déployés par le Canada, par l'entremise du Groupe d'Ottawa, pour faire avancer les grandes priorités au sein de l'Organisation mondiale du commerce.

Troisièmement, il faut renforcer les capacités en matière de diplomatie commerciale et la collaboration entre l'industrie et le gouvernement. Nous nous réjouissons de l'ouverture du Bureau Indo-Pacifique pour l'agriculture et l'agroalimentaire, à Manille, et nous coprésidons le groupe de travail de l'industrie qui veille à l'harmonisation entre le gouvernement et les parties intéressées.

En ce qui concerne nos intérêts nationaux et notre contribution au monde dans lequel nous vivons, le Canada est le cinquième exportateur mondial de produits agroalimentaires. Nous sommes l'un des rares pays au monde à produire suffisamment de nourriture pour nous-mêmes tout en étant en mesure d'en exporter ailleurs dans le monde. Nous apportons une contribution importante à la paix et à la sécurité internationales et nous contribuons à nourrir les gens qui souffrent de la faim, tout particulièrement en cette période d'instabilité internationale où les principaux producteurs de céréales sont en guerre. Nous ne devons pas oublier que ces contributions aux intérêts économiques et nationaux dépendent de notre capacité à convaincre nos clients que les produits canadiens sont fiables et concurrentiels.

Ces clients accordent une grande importance à la prévisibilité des livraisons de produits alimentaires. Toutefois, les défis liés à la chaîne d'approvisionnement ont des répercussions sur la prévisibilité, comme en témoignent la COVID-19 et la fermeture effective du canal de Suez et de la mer Rouge, ainsi que la réduction de la capacité du canal de Panama. Au Canada, des catastrophes naturelles, des grèves et d'autres manifestations ont également provoqué des perturbations importantes.

Les principaux éléments de la chaîne d'approvisionnement du Canada qui ont une incidence sur la prévisibilité sont le transport maritime de vrac et le transport maritime par conteneur, ainsi que les infrastructures ferroviaires, routières et portuaires. Nous savons que vous avez entendu les représentants de ces secteurs importants lors de réunions précédentes de votre comité. Il existe également des lacunes dans l'infrastructure liée aux routes et aux ponts dans les petites municipalités où se trouvent des exploitations agricoles, ce qui nuit à la liaison entre ces exploitations agricoles et les corridors commerciaux nationaux.

En outre, il est important de souligner les difficultés liées aux relations de travail fiables ces dernières années, car nos clients en sont conscients. En effet, les clients à l'étranger et les exportateurs au Canada sont les principales victimes des grèves et des cadenas-sages chez les fournisseurs de services qui profitent d'un monopole, par exemple les lignes de chemin de fer.

Ce ne sont là que quelques-unes des répercussions que peuvent avoir les chaînes d'approvisionnement sur notre capacité à prospérer sur les marchés internationaux.

Nous serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

Je vous remercie, madame la présidente.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

De l'Association canadienne des transitaires internationaux, nous accueillons maintenant, par vidéoconférence, Bruce Rodgers et Julia Kuzeljevich, directrice, Politique et Affaires réglementaires.

[Français]

Mme Julia Kuzeljevich (directrice, Politique et Affaires réglementaires, Association canadienne des transitaires internationaux): Bonjour.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du comité, au nom de l'Association canadienne des transitaires internationaux, ou ACTI, je vous remercie de nous donner cette occasion de nous adresser à vous aujourd'hui.

[Traduction]

L'Association canadienne des transitaires internationaux s'intéresse beaucoup aux mesures qui visent à améliorer et à protéger nos chaînes d'approvisionnement nationales. Nos membres représentent tous les maillons de la chaîne, y compris les camionneurs qui desservent les ports, qu'on appelle des entreprises de factage, les courtiers et les transitaires, qui gèrent 80 % des importations et des exportations du Canada, les courtiers en douane, qui facilitent les expéditions aux frontières nationales dans le monde entier et les exploitants d'entrepôts, où les marchandises sont entreposées en attendant d'être libérées, assemblées et distribuées.

Nous sommes très heureux que le Comité ait décidé de consacrer du temps à cette question. Les enjeux relatifs à la chaîne d'approvisionnement représentent un facteur déterminant de notre économie nationale. L'Association canadienne des transitaires internationaux croit que vous devriez examiner sérieusement certains enjeux dans le cadre de votre étude. Bien entendu, nous sommes prêts à discuter de tout autre point qui pourrait être soulevé.

L'interruption du travail dans les ports et les lignes de chemin de fer est un problème chronique dans notre pays, ce qui nuit considérablement à notre réputation de partenaire commercial fiable. Notre économie a été durement touchée l'été dernier par les grèves dans les ports de la côte Ouest. Même si la question a été résolue avec les débardeurs, aucun accord n'a encore été conclu avec leurs contremaîtres, et nous pourrions vivre une nouvelle perturbation ce mois-ci. Les parties continuent de faire face à des difficultés à Montréal et nous pourrions faire face à un nouvel arrêt de travail à tout moment, après un préavis de seulement 72 heures.

De plus, les deux compagnies de chemin de fer sont engagées dans un processus de médiation qui pourrait déboucher sur une mesure de grève plus tard ce mois-ci, soit le 22 mai. Les compagnies de chemin de fer nous ont avisés que les parties en négociations ne sont pas sur le point de s'entendre. On nous a également informés qu'en cas de grève, les services de train de banlieue seraient également perturbés dans trois grandes villes.

Le Canada souffre d'une baisse très importante de l'investissement à cause de son contexte commercial imprévisible et de son in-

capacité à créer un système de résolution efficace. Même si ces perturbations n'entraînent qu'une fermeture de quelques jours d'un port, le système ne se rétablit pas très rapidement par la suite. Il lui faut des semaines pour retrouver sa pleine capacité.

Le ministre du Travail et des Aînés a promis une étude sur les principaux enjeux liés à la main-d'œuvre portuaire, et nous sommes impatients de connaître les conclusions de cette étude. Toute réflexion sur la manière dont les enjeux liés à la main-d'œuvre au Canada pourraient être résolus en réduisant les confrontations et les retards serait très utile, mais nous croyons comprendre que l'étude du ministre pourrait prendre encore deux ans.

Comme vous le savez, les travailleurs récupèrent souvent leur salaire perdu au moment du règlement, et les sociétés de transport maritime international remanient les itinéraires pour assurer la circulation des marchandises. Au bout du compte, ce sont donc les citoyens canadiens ordinaires et les petites entreprises qui en subissent les conséquences.

• (1640)

M. Bruce Rodgers (directeur exécutif, Association canadienne des transitaires internationaux): L'année dernière, la solution miracle du gouvernement en matière d'amélioration de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement semblait être l'échange de données. Nous admettons que ces données peuvent être cruciales, mais nous n'avons toujours pas vu de plan cohérent à cet égard, et nous ne savons pas quelles données seront nécessaires ni comment elles seront échangées entre les organismes.

Un autre problème que nous avons rencontré récemment est l'obligation de transmettre au gouvernement des éléments de données sur les expéditions aériennes en vue d'un contrôle de sécurité. L'ASFC et Transports Canada exigent des éléments de données identiques, bien que Transports Canada exige que les informations soient transmises avant le chargement, alors que l'ASFC exige qu'elles soient transmises avant l'arrivée.

Ces deux organismes n'échangent pas leurs données. Le Canada gère deux systèmes distincts d'évaluation des risques, qui peuvent tous deux donner lieu à des sanctions administratives. Ce n'est pas un brillant exemple d'efficacité. Nous n'avons reçu aucune explication au sujet des raisons pour lesquelles les données ne sont pas échangées ni aucune assurance que ce problème sera résolu.

Il serait formidable que votre comité parlementaire demande des explications à ce sujet. La gestion des relations en matière de données entre les gouvernements et une vaste communauté d'entreprises est un véritable défi. Nous pensons que les lignes directrices devraient inclure des données qui sont produites dans le cadre d'opérations normales et que personne n'a besoin de recréer, des données qui révèlent des tendances à l'échelle industrielle sans violer la confidentialité des entreprises, et des données qui peuvent être transmises sous une seule forme par l'intermédiaire d'un seul portail auquel tous les utilisateurs gouvernementaux ont accès.

La création d'un bureau de la chaîne d'approvisionnement est une initiative encourageante que nous soutenons. Nous sommes impatients de voir le plan que les fonctionnaires sont en train d'élaborer, mais nous avons certainement beaucoup de questions à leur poser.

Après les inondations et les incendies en Colombie-Britannique, beaucoup de temps et d'efforts ont été consacrés à l'amélioration de la situation. Un groupe de personnes compétentes a parcouru le pays pour recueillir des commentaires et rédiger un rapport. La création d'un bureau de la chaîne d'approvisionnement est l'un des éléments valables qu'elles ont recommandé, et ce bureau a été mis en place, mais le récent budget fédéral n'a prévu aucun financement pour ce bureau. A lot of time and effort was expended after the floods and fires in British Columbia.

Comme nous le savons tous, les infrastructures sont l'un des facteurs clés d'une chaîne d'approvisionnement efficace. D'importants fonds ont été établis pour financer les infrastructures de transport, mais il n'y a pas de stratégie nationale pour orienter les investissements. Nous suggérons que le Comité s'interroge sur le rôle que le nouveau bureau de la chaîne d'approvisionnement pourrait jouer dans l'orientation des investissements en matière d'infrastructures, comme ceux qui découleront du Fonds national des corridors commerciaux.

L'un des problèmes urgents auxquels nous faisons face, c'est la nécessité d'élaborer des plans d'urgence solides en cas de perturbations des opérations. Dans notre pays, cela signifie que les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral doivent collaborer étroitement. Nous souhaitons encourager cette planification dès maintenant afin d'éviter que des retards et des différends majeurs se produisent lorsque des crises surviennent. Nous encourageons le Comité à demander des réponses à propos de la question de savoir qui dirigera les opérations, quels seront les fonds disponibles et comment les autorisations seront accordées.

Les perturbations peuvent prendre de nombreuses formes. L'ACTI soutient la mise en œuvre de processus conçus pour protéger les opérations commerciales contre les perturbations, dans la mesure du possible. Cependant, les membres de l'ACTI sont préoccupés par la mise en œuvre imminente de l'initiative numérique de la Gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC, ou GCRA, qui vise à modifier la façon dont l'ASFC évalue et perçoit les droits et les taxes sur les marchandises commerciales importées dans le pays.

Selon la Banque mondiale et son Indice de facilité de faire des affaires de 2020, le Canada occupe le 51^e rang en ce qui a trait au commerce transfrontalier. Nous craignons qu'en mettant en œuvre la GCRA sans élaborer des plans d'urgence supplémentaires, sans améliorer les canaux de communication et sans prévoir une solution de repli, l'ASFC expose le Canada à un risque important.

En conclusion, nous considérons les chaînes d'approvisionnement comme une illustration de notre efficacité économique nationale. Ces dernières années, nous n'avons pas été à la hauteur à cet égard, et nous devons résoudre de toute urgence les problèmes liés à ces chaînes. Votre comité rend un grand service au Canada en passant du temps à évaluer le modèle canadien et à repérer ses points faibles et les possibilités qu'il offre.

Je vous remercie de l'occasion qui nous est donnée de discuter de cette question avec vous, et c'est avec plaisir que nous répondrons à toutes vos questions.

• (1645)

La présidente: Je vous remercie, monsieur.

Nous allons maintenant passer à PECO Pallet et à sa directrice commerciale, Lisa Vegso.

Mme Lisa Vegso (directrice commerciale, PECO Pallet): Merci, madame la présidente.

Je m'appelle Lisa Vegso, et je suis directrice commerciale de PECO Pallet.

Je suis heureuse d'être ici aujourd'hui pour vous faire part du point de vue de PECO Pallet à propos de l'écosystème de la chaîne d'approvisionnement du Canada et de son incidence sur le commerce international pour les entreprises canadiennes.

PECO Pallet est un chef de file du marché nord-américain de la mise en commun des palettes, doté d'un parc de plus de 24 millions de palettes.

Au cas où vous ne connaissiez pas bien le réseau de mise en commun des palettes, je précise que PECO loue des palettes aux fabricants, qui les utilisent pour expédier leurs produits aux détaillants, auprès desquels les consommateurs achètent leurs marchandises. Une fois que les palettes sont vides, elles sont renvoyées à PECO afin d'être inspectées, réparées et remises en circulation dans notre réseau.

PECO a été fondé aux États-Unis et, à mesure que nous développons notre réseau, les fabricants américains qui utilisaient nos palettes à l'échelle nationale ont commencé à demander à PECO de leur permettre d'expédier des palettes aux détaillants canadiens. L'expansion de PECO sur le marché canadien s'est heurtée à de nombreuses difficultés, en raison du grand obstacle à l'entrée sur le marché, y compris un investissement en capital élevé. PECO a investi près d'un milliard de dollars dans son bassin de palettes. Nous avons besoin du soutien des détaillants qui devaient accepter et retourner nos palettes.

Grâce à ces investissements, PECO entretient aujourd'hui des relations à long terme avec plus de 700 fabricants de produits alimentaires et de biens de consommation emballés qui approvisionnent les détaillants nord-américains, y compris les clubs-entrepôts, les épiceries et les fournisseurs de services alimentaires. Aujourd'hui, PECO est l'un des plus grands fournisseurs de palettes en Amérique du Nord.

En tant que responsables d'une entreprise qui fournit des palettes circulant à la frontière, nous subissons directement toute perturbation de la chaîne d'approvisionnement. En termes simples, tout ce que vous mangez, buvez et portez a été transporté sur une palette à un moment ou à un autre.

La pandémie a montré qu'il y avait des lacunes dans les chaînes d'approvisionnement du monde entier, y compris dans celles du Canada. À une époque où les problèmes de disponibilité des palettes étaient endémiques, PECO a maintenu ses activités dans toute l'Amérique du Nord tout en respectant les protocoles sanitaires et en évitant les arrêts de travail dans ses installations. L'entreprise a donc démontré ainsi sa capacité à faire face aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

Au cours des 12 derniers mois, plus de deux millions de nos palettes ont transporté des produits alimentaires et des biens de consommation emballés entre les États-Unis et le Canada.

Même si la COVID-19 a créé des difficultés, elle nous a également donné l'occasion d'apporter des changements positifs. Elle a entraîné la création du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement et donné lieu à son rapport final, qui a débouché sur la mise en place du bureau national de la chaîne d'approvisionnement. Lorsque l'initiative a été annoncée, PECO a accueilli favorablement cet examen des obstacles qui ont eu des répercussions sur l'efficacité des chaînes d'approvisionnement.

Pour garantir la solidité des chaînes d'approvisionnement, la recommandation la plus importante consisterait à consulter régulièrement les intervenants par l'intermédiaire du bureau national de la chaîne d'approvisionnement. En recevant les commentaires des nombreux intervenants qui contribuent de bout en bout à transporter un produit de l'usine de fabrication à l'allée du magasin, le gouvernement peut obtenir une vue d'ensemble des complexités des chaînes d'approvisionnement. PECO est tout à fait disposé à participer à toute consultation à venir.

Notre deuxième recommandation serait de maintenir l'uniformité des exigences dans l'ensemble de l'Amérique du Nord et d'aider à préparer les intervenants à tout changement attendu. Les relations commerciales entre le Canada et les États-Unis sont inextricablement liées, et des exigences disparates peuvent ajouter des coûts à un processus déjà coûteux.

L'exemption bilatérale liée à la NIMP 15 reste en place et élimine la nécessité de traiter à chaud les emballages en bois qui voyagent entre le Canada et les États-Unis, y compris les palettes, ce qui facilite les échanges commerciaux entre les deux pays et les rend plus rentables. Ce n'est là qu'un exemple de l'importance de maintenir des politiques cohérentes avec nos principaux partenaires commerciaux.

En conclusion, PECO appuie la détermination du Comité à mener cette étude et exhorte le gouvernement à accorder la priorité au dialogue avec les intervenants de toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de m'écouter.

● (1650)

La présidente: Je vous remercie.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Seeback pendant six minutes.

M. Kyle Seeback: Merci, madame la présidente.

J'ai aimé entendre les commentaires relatifs à la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement, un sujet dont nous devrions parler, selon moi. Toutes les personnes assises à la table respectent le droit à la négociation collective et, bien entendu, le droit de grève, mais les perturbations de cette nature ont des répercussions sur la chaîne d'approvisionnement du Canada et sur notre réputation à titre de partenaire fiable.

J'ai quelques questions à vous poser.

Premièrement, il semblerait qu'en dépit du fait que le Canada et les États-Unis sont des acteurs semblables, il y ait moins de perturbations de la chaîne d'approvisionnement aux États-Unis qu'au Canada. Pensez-vous que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer pour faire en sorte que les relations évoluent dans la bonne direction? Les États-Unis semblent avoir fait les choses correctement. Nos points d'entrée perdent-ils des débouchés en raison du manque de fiabilité de notre chaîne d'approvisionnement?

Je demanderais aux transitaires de répondre d'abord à la question. L'ACCA pourrait peut-être y répondre par la suite.

M. Bruce Rodgers: Je vous remercie de me donner l'occasion de répondre à cette question.

Le gouvernement fédéral pourrait-il prendre davantage de mesures à cet égard? Je dirais que oui. En ce qui concerne les chemins de fer, nous avons appris hier qu'ils ont rompu leur processus de médiation ou de conciliation, quelle que soit l'étape à laquelle ils se trouvent actuellement. Ils sont susceptibles de se mettre en grève le 22 mai. La date de leur prochaine réunion est le 13 mai. Pourquoi, entre le 1^{er} et le 13 mai, tant de temps est-il nécessaire pour réunir les parties? En fait, cela revient à les réunir neuf jours avant un éventuel débrayage.

En fait, les chemins de fer commencent à ralentir leurs opérations en prévision de cet événement. Ce n'est pas comme si tout allait soudainement s'arrêter le 22 mai; ils vont commencer à ralentir leurs activités la semaine précédente.

Le gouvernement pourrait-il en faire plus pour régler la situation? Oui, nous devons réunir les parties, c'est-à-dire les bonnes personnes, autour de la table des négociations afin qu'elles discutent des problèmes et parviennent à une conclusion satisfaisante dans l'ensemble. Voilà notre position à cet égard.

M. Dave Carey: Je suis d'accord avec mon collègue pour dire que le gouvernement fédéral a certainement un rôle à jouer dans ce processus et qu'il pourrait jouer un rôle encore plus important à cet égard.

Les parlementaires disposent de nombreux outils dans leur coffre lorsqu'il s'agit de s'occuper de segments de l'économie où une grève est tout simplement intolérable. Quand les deux chemins de fer de catégorie 1 sont en grève, rien ne bouge, y compris les trains de banlieue dans certaines des plus grandes villes du Canada, et les parlementaires ont le pouvoir d'adopter des projets de loi de retour au travail.

En ce qui concerne votre deuxième question, c'est tout à fait le cas. Que se passe-t-il si les produits n'arrivent pas à temps au port de Vancouver? Les navires doivent jeter l'ancre dans le port de Vancouver et payer des frais de surestaries, ce qui signifie qu'ils ne livreront pas les produits à temps. Les navires ne partiront pas vers la Chine ou l'Indonésie tant qu'ils ne seront pas pleins. Ces frais de surestaries ont des retombées sur la chaîne de valeur canadienne pour les personnes que nous représentons, c'est-à-dire les agriculteurs. Les agriculteurs finissent par payer ces frais, ce qui réduit la rentabilité des activités exercées par les Canadiens.

De plus en plus fréquemment, au nom des membres de l'ACCA, nous répondons à des questions que les marchés du monde entier nous posent d'abord au sujet des conditions de croissance et des sécheresses qui pourraient survenir dans les Prairies, puis à propos de notre capacité de livrer les produits à temps. Si les Japonais, qui sont l'une de nos relations commerciales les plus anciennes, nous demandent si nos produits seront livrés à temps ou s'ils devront s'approvisionner ailleurs, ce n'est pas seulement un client que nous perdons, c'est un pays tout entier que nous perdons.

M. Kyle Seeback: Le fait que le Japon pose cette question est-il nouveau?

M. Dave Carey: Oui, il le fait seulement depuis quatre ou cinq ans. Auparavant, les Japonais abordaient d'autres sujets comme le fait qu'ils voulaient simplement le produit brut pour pouvoir y ajouter eux-mêmes de la valeur. Aujourd'hui, ils veulent savoir si le produit arrivera à temps. Ils observent ce qui se passe au Canada en ce qui concerne les négociations collectives et les chemins de fer de catégorie 1, et ils s'inquiètent. L'Australie est un important concurrent du Canada en ce qui concerne un certain nombre de produits agricoles, et elle est beaucoup plus proche du Japon que nous.

• (1655)

M. Kyle Seeback: D'autres pays vous font-ils part des mêmes préoccupations que le Japon? Les Japonais craignent-ils que nous ne soyons pas en mesure de livrer à temps les marchandises promises, en raison de l'instabilité de notre chaîne d'approvisionnement?

M. Dave Carey: Le Japon est l'exemple que j'ai utilisé, mais nous entendons ces questions constamment. Un certain nombre de membres effectuent des missions commerciales à l'étranger, tant en collaboration avec le gouvernement qu'en solo, et le principal sujet qui est abordé à propos de tous les produits agricoles est la question de savoir si le produit sera livré à temps, et ces clients peuvent s'approvisionner dans d'autres pays.

Le Canada ne bénéficie pas d'un avantage tarifaire en ce qui concerne les produits agricoles. Nous offrons des avantages sur le plan de la qualité, de l'innocuité et de certaines des protéines que le monde veut, mais si les produits ne peuvent pas être livrés à temps, ils s'approvisionneront ailleurs. Il est très difficile pour un agriculteur de se remettre d'une atteinte à sa réputation, et il est très difficile de quantifier l'incidence économique d'une atteinte à la réputation du Canada.

M. Kyle Seeback: Si la réputation du Canada est entachée — et des gens ont fait valoir cet argument devant le Comité lorsque nous avons étudié la grève au port de Vancouver —, est-il difficile de se remettre des préjudices qui seront causés si nous ne pouvons pas livrer les produits ou si nous ne pouvons pas les livrer à temps? Si le marché a disparu, à quel point est-il difficile de le reconquérir?

M. Dave Carey: Il est beaucoup plus facile de traiter avec l'Amérique du Nord ou l'Europe occidentale, mais en Indonésie ou dans la région indo-pacifique, il ne s'agit pas d'une transaction, mais plutôt d'une relation. Il faut reconstruire la relation, car il ne s'agit pas d'une simple transaction. Comme nous le savons tous, l'établissement d'une réputation ou de relations peut exiger de nombreuses années, alors qu'elles peuvent être détruites en un instant.

M. Kyle Seeback: Je voudrais revenir à vous, les transitaires, car vous n'avez pas répondu à ma deuxième question, qui était la suivante: remarquez-vous que du fret ou d'autres services sont détournés des ports d'entrée canadiens vers des ports américains, puis que ces produits sont acheminés au Canada par voie terrestre en raison des préoccupations que nous entendons les gens exprimer au sujet de la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement canadienne?

M. Bruce Rodgers: Je suis désolé de ne pas avoir abordé cette question plus tôt, mais oui, nous en voyons des exemples. Nos membres indiquent que leurs clients transportent des produits au sud de la frontière. Ils négocient certaines de ces conditions ou certains de ces arrangements à l'heure actuelle.

Cela s'est produit l'année dernière pendant la grève du port de Vancouver, et cela s'est produit à Montréal. C'est encore le cas aujourd'hui. La situation est encore plus grave en ce moment, car les ports ainsi que les chemins de fer courent des risques, et il y a une

grande incertitude quant à la possibilité que l'un ou l'autre ou les deux tombent en grève en même temps, si bien que les gens transfèrent leurs produits au sud de la frontière pour s'assurer qu'ils arriveront à temps sur le marché.

M. Kyle Seeback: Il ne me reste que très peu de temps, alors je vous demande très rapidement si le problème des céréales ou de la pluie a été résolu au port de Vancouver — je ne crois pas qu'il l'ait été —, et quelles sont les difficultés que cela peut causer.

M. Dave Carey: Ce problème n'a pas encore été résolu, mais Seattle est en mesure de le régler, et le climat là-bas est très similaire.

Ce problème a certainement des répercussions. Pendant certaines périodes, nous ne pouvons pas déplacer le produit, en particulier dans un endroit pluvieux comme Vancouver.

M. Kyle Seeback: Lorsqu'il pleut à Vancouver, nous ne pouvons pas charger les céréales, ce qui ralentit la chaîne d'approvisionnement. Cette situation dure depuis plusieurs années et le gouvernement n'a pas remédié au problème.

M. Dave Carey: C'est exact.

La présidente: Nous allons maintenant donner la parole à M. Miao pendant six minutes.

M. Wilson Miao (Richmond-Centre, Lib.): J'aimerais tout d'abord remercier tous les témoins d'être présents aujourd'hui pour nous faire part de leur point de vue au sujet de l'étude, un point de vue qui importe énormément.

Par l'intermédiaire de la présidence, je voudrais adresser ma question à l'Alliance canadienne du commerce agroalimentaire.

Messieurs Carey et Harvey, je suis heureux de vous voir tous les deux.

Pourriez-vous nous expliquer l'importance que revêt la diversification commerciale, et l'incidence qu'elle a sur la résilience de la chaîne d'approvisionnement?

M. Michael Harvey: Je peux répondre à cette question.

Environ 60 % de nos exportations agroalimentaires sont destinées aux États-Unis. Compte tenu de leur degré de concentration vers un seul marché, la diversification est un objectif que nous nous efforçons toujours d'atteindre.

Nous avons beaucoup soutenu, par exemple, les efforts que le gouvernement a déployés pour ouvrir les marchés de la région indo-pacifique, où se trouvent certains de nos plus importants marchés en pleine croissance. Nous soutenons les négociations commerciales qui sont en cours avec ces pays, et nous soutenons l'ouverture du bureau de Manille pour l'agriculture et l'agroalimentaire.

La diversification signifie que la chaîne d'approvisionnement n'achemine pas les produits vers un seul endroit. C'est une bonne chose, car un blocage à un endroit n'est pas toujours synonyme de blocages à d'autres endroits. Toutefois, des goulets d'étranglement peuvent nuire à la quasi-totalité de vos marchés. Par conséquent, lorsque vous diversifiez vos marchés, vous devez en réalité étendre votre chaîne d'approvisionnement, afin qu'elle puisse aller dans différentes directions pour soutenir différents marchés.

M. Wilson Miao: Je vous remercie de votre réponse.

Je crois comprendre que les délais ont aussi des effets cruciaux sur nos agriculteurs canadiens, en particulier dans les provinces des Prairies, compte tenu des conditions météorologiques et climatiques que nous connaissons actuellement. Bien que nous ne soyons qu'en mai, nous constatons déjà l'incidence des feux de forêt et d'autres événements climatiques qui surviendront en raison des changements climatiques.

Seriez-vous d'accord pour dire qu'il est également fondamental de mettre en place une chaîne d'approvisionnement résistante aux changements climatiques pour aider les agriculteurs?

• (1700)

M. Dave Carey: C'est assurément le cas.

Notre système d'infrastructure comporte d'importants goulets d'étranglement. Il n'y a qu'un pont qui permet d'atteindre le port de Vancouver — je dis bien un seul pont. Nous avons également assisté à différentes pannes dans les environs d'Abbotsford. Si une partie de notre chaîne d'approvisionnement tombe en panne, cela a d'immenses répercussions. Par exemple, si les chemins de fer font la grève, une journée de grève nécessitera sept jours de récupération, mais il y a aussi une période d'accélération des activités et une période de ralentissement des activités. Une journée de grève peut entraîner une perte de productivité de deux semaines.

Comme une grande partie de nos exportations étaient destinées à la Chine, le secteur agricole a été fortement éprouvé quand la Chine a bloqué le canola pendant un certain temps, ainsi que la viande de porc et les produits de l'élevage bovin destinés à ce marché. La diversification est essentielle, et nous devons investir dans notre résilience.

Nous nous attendons à ce qu'une nouvelle sécheresse se produise dans les Prairies cet été, ce qui nuira vraiment aux conditions de croissance, mais lorsque nous récoltons les produits, nous devons être en mesure de les transporter, et sept tonnes de céréales en provenance des Prairies sur dix passent par le port de Vancouver. Nous ne disposons pas de nombreux moyens d'acheminer vers les ports nos produits cultivés à l'intérieur des terres, et la majeure partie de nos produits agricoles passe par le port de Vancouver.

M. Wilson Miao: Je vous remercie de votre réponse.

Parlons du programme de corridors maritimes verts.

Êtes-vous d'accord pour dire que cette initiative contribue à établir la chaîne d'approvisionnement résistante aux changements climatiques dont le Canada a besoin pour garantir sa compétitivité à l'échelle mondiale à l'avenir?

M. Dave Carey: Absolument. Le Canada est un pays où les températures varient fortement, allant de moins 35 degrés Celsius à 35 degrés Celsius. Je suis donc d'accord avec vous pour dire que ce programme aidera. Il n'y a pas de solution miracle ni de panacée, mais nous devons commencer à envisager les infrastructures comme un processus d'édification du pays. Nous ne pouvons pas penser à ce qui se passera dans deux ou trois ans; nous devons penser à ce qui se passera dans 30 ou 50 ans parce que, comme cela a été mentionné plus tôt, si les Américains ont besoin d'une plus grande capacité à Long Beach, ils l'obtiendront — quel que soit leur parti et quelle que soit la dynamique en cours au Congrès ou au Sénat.

Je sais que certains de nos délais en matière d'obtention de permis au Canada peuvent être jusqu'à cinq fois plus longs que ceux des États-Unis, et c'est à eux que nous nous comparons. Ils sont

notre plus gros client, leur économie est la plus importante du monde, et ils sont notre voisin le plus proche. Alors ce programme aidera certainement.

M. Wilson Miao: D'accord.

Parlons de la région indo-pacifique. Vous en avez parlé dans votre exposé et dans certaines de vos observations.

La ministre Ng a annoncé récemment la date de la prochaine mission commerciale d'Équipe Canada aux Philippines et en Indonésie, qui aura lieu du 1^{er} au 6 décembre de cette année. Celle-ci s'appuiera sur le succès de la précédente mission commerciale d'Équipe Canada.

Seriez-vous d'accord pour dire que ce genre de mission commerciale améliore les relations entre les partenaires commerciaux et contribue à renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement? Comme vous l'avez mentionné, tout dépend de l'établissement de bonnes relations.

M. Michael Harvey: Comme vous le dites, l'établissement de bonnes relations, surtout dans les cultures de la région indo-pacifique, qui accordent beaucoup plus d'importance aux relations qu'aux transactions... Lorsque l'Équipe Canada organise des missions, il y a toujours plusieurs membres de l'ACCA qui y participent, ce qui atteste bien de la valeur qu'ils y voient.

M. Wilson Miao: Recommanderiez-vous au gouvernement de continuer de déployer de tels efforts de mobilisation pour aider nos entreprises et nos industries de partout au Canada?

M. Michael Harvey: Nous sommes toujours en faveur des occasions d'établir des relations. Nous pensons aussi qu'il est important de tirer parti de l'infrastructure que nous avons sur le terrain.

Nous sommes très favorables au bureau commercial pour l'agroalimentaire qui a été ouvert à Manille, que nous réclamions depuis des années, parce que dans un environnement comme celui de l'Indo-Pacifique, il faut vraiment avoir des gens qui sont en mesure d'établir des relations à long terme avec les autorités locales. C'est formidable de pouvoir venir du Canada pour passer quelques jours là-bas, mais en réalité, on ne fait alors qu'ouvrir des portes. Il faut ensuite faire un suivi auprès des gens sur le terrain, de sorte qu'un bureau comme celui de Manille revêt beaucoup d'importance.

M. Wilson Miao: C'est très bien.

Combien de temps me reste-t-il, madame la présidente?

La présidente: [*Inaudible*] secondes.

M. Wilson Miao: D'accord. Je vais m'arrêter là.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Savard-Tremblay, vous avez la parole pour six minutes.

[*Français*]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie également l'ensemble des témoins d'être avec nous.

Ma question s'adresse aux représentants de l'Association canadienne des transitaires internationaux.

Vous avez parlé brièvement du système de gestion des cotisations. Comme vous le savez, nous avons fait une étude à ce sujet, qui n'est d'ailleurs pas terminée. Nous attendons de recevoir de nombreux renseignements et un bon nombre de documents que nous avons demandés et qui devaient être fournis en deux semaines, mais qui ne l'ont toujours pas été.

Votre organisation fait partie du Groupe de travail des partenaires de la chaîne commerciale, qui a collaboré avec l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC, pour les tests et la mise en vigueur du système de Gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC, ou GCRA. L'ASFC fait également partie des 22 signataires d'un mémoire comportant des critiques appuyées, pour ne pas dire assassines, à l'égard du système, surtout quant au manque de préparation et de consultation.

Nous avons reçu d'autres documents par la suite. Même des gens du syndicat de l'ASFC disent ne pas avoir été consultés. De plus, dans votre mémoire, vous pointez du doigt de nombreuses inexactitudes que comporte le témoignage présenté ici par des représentants de l'ASFC.

Sentez-vous libres d'en dire davantage là-dessus. Cela dit, comme on a annoncé récemment que la mise en œuvre de la GCRA pour les partenaires serait remise à l'automne, j'aimerais savoir si vous êtes satisfaits de cette décision.

• (1705)

[Traduction]

M. Bruce Rodgers: C'est une question très chargée. Je vous remercie de la soulever.

Le comité permanent s'est penché sur la situation. Je sais que vous avez rencontré divers intervenants de l'industrie, ainsi que des gens de l'ASFC directement, pour discuter des difficultés propres à ce programme. Après ces réunions du comité permanent... nous avons des réunions bihebdomadaires avec l'ASFC, mais elles ont été annulées. Il n'y a pas eu d'autre réunion depuis les discussions du comité permanent. En tant que partenaires de la chaîne commerciale, nous nous sentons maintenant encore plus tenus à l'écart qu'avant.

Le report à octobre sera une bonne chose, pour commencer, mais il reste beaucoup à faire d'ici là. Encore une fois, en vue du déploiement prévu pour le 13 mai, des mesures d'urgence avaient été mises en place. Il devait y avoir une période de transition de 180 jours pour les importateurs ayant un numéro d'entreprise voulant importer des produits, puis il y a eu une autre prolongation à 12 mois.

En octobre, je ne sais pas si la même période de grâce sera accordée. Encore une fois, nous ne savons pas grand-chose pour l'instant. Tout ce que nous savons, c'est que le déploiement est reporté. Il n'y a eu aucune réunion, aucune correspondance ni aucune communication à part cela.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: C'est donc dire que la collaboration et la communication avec l'Agence, même dans le contexte de cette importante volte-face, n'ont pas été au rendez-vous.

N'est-ce pas?

[Traduction]

M. Bruce Rodgers: C'est exact.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Très bien, merci.

Vous dites qu'il faudrait être prêt au mois d'octobre, mais que reste-t-il à faire?

[Traduction]

M. Bruce Rodgers: À la dernière réunion, nous avons appris que parmi les partenaires de la chaîne commerciale et les personnes qui ont testé le système, seulement trois étaient certifiés. Ce ne sont donc vraiment pas tous les fournisseurs de services, et les tests doivent se poursuivre.

Un certain nombre de questions ont été soulevées et discutées avec le Comité, comme le mauvais calcul des droits et des taxes. Nous n'avons pas encore de réponse non plus à tout ce qui concerne la difficulté d'obtenir des réponses de l'ASFC.

Encore une fois, nous n'avons pas d'autre information que l'annonce faite par un partenaire de la chaîne commerciale. Essentiellement, on nous a dit que le système était prêt et que l'Agence allait de l'avant à l'interne, mais que l'intégration des partenaires de la chaîne commerciale était reportée à octobre. Tant que nous n'aurons pas plus d'information sur ce que cela signifie réellement, je ne pourrai pas vous en dire plus à ce sujet.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je sais qu'on ne vous a pas communiqué de renseignements privilégiés, mais êtes-vous quand même au courant de la situation? Normalement, le 26 avril, le système actuel devait être complètement suspendu. Les importateurs devaient prendre des notes de leur côté pour les entrées à faire le 13 mai.

Selon ce que vous en savez, le système actuel est-il toujours en vigueur?

[Traduction]

M. Bruce Rodgers: Oui. Tout est en place, comme c'était le cas avant cette date.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Ma prochaine question s'adresse aux représentants de l'Alliance canadienne du commerce agroalimentaire.

Récemment, le Sénat, en France, a refusé de ratifier l'Accord économique et commercial global, ou AECG, proposé entre le Canada et l'Union européenne.

Monsieur Harvey, vous aviez alors déclaré ceci: « Nos aliments passent par un système de vérification de haut niveau et scientifiquement il n'y a pas de risque. Donc tout cela n'est que mensonges et informations non-confirmées pour enfreindre le commerce ».

Pourriez-vous nous donner plus de détails sur les frictions qui ont mené à cette non-ratification, si vous en avez, bien sûr?

M. Michael Harvey: Je crois que le Sénat, en France, n'a pas ratifié l'accord en raison d'éléments de politique interne française, que je ne peux vraiment pas expliquer faute de connaissances. Nous avions reçu, à la suite de cette non-ratification, un breffage de la part du gouvernement canadien qui nous a expliqué comment l'ambassade, là-bas, comprenait la situation.

Il y a, en fait, des éléments de politique interne qui ne sont pas très clairs. Cependant, ce qui est clair, c'est que nos systèmes d'inspection des aliments ne sont pas toujours reçus comme il le faudrait en France. Nous croyons que cela vient du fait qu'il y a des choses qui ne sont pas très bien comprises, nos systèmes étant de plus haut niveau.

Parfois, c'est aussi parce que les gens font semblant de ne pas comprendre nos systèmes. Ils veulent imposer des barrières non tarifaires à la place d'autres barrières pour rendre nos produits non compétitifs. Toutefois, dans les cas où nous pouvons travailler ensemble, nous croyons qu'il faut alors communiquer avec les autorités françaises pour nous assurer qu'elles comprennent bien nos systèmes.

• (1710)

[Traduction]

La présidente: Nous passons maintenant à M. Cannings, pour six minutes.

M. Richard Cannings: Merci à tous d'être ici.

Je voulais m'adresser d'abord à la directrice de PECO Pallet. Cependant, après les commentaires des conservateurs sur les grèves et les travailleurs, je pense que je devrais plutôt commencer par cela.

Il y a eu une grève au port de Vancouver, sur laquelle le Comité s'est penché l'an dernier. Cette grève a duré 13 jours et c'était la première depuis 1969. Ce n'est pas comme si nous avions connu une grève après l'autre au port de Vancouver. Au cours des dernières années, il y a eu plusieurs perturbations sur la côte Ouest des États-Unis, alors ils ne sont pas à l'abri des grèves non plus. À l'heure actuelle, on s'inquiète beaucoup de ce qui se passe sur la côte Est des États-Unis, à tel point que beaucoup d'expéditeurs revoient leur planification afin de passer par la côte Ouest, contrairement à l'an dernier.

Je peux peut-être poser la question suivante aux transitaires, même si je ne suis même pas certain de la nature précise de la question.

Dans quelle mesure vos préoccupations pour améliorer les chaînes d'approvisionnement canadiennes sont-elles liées à l'infrastructure? Nous avons beaucoup entendu parler des chemins de fer, des ponts et de la structure portuaire. Dans quelle mesure pouvons-nous ou devrions-nous changer nos modèles de relations de travail?

Je pense que le gouvernement pourrait vraiment se pencher sur la situation des infrastructures et que cela pourrait vraiment faire une grande différence.

Mme Julia Kuzeljvich: Je vous remercie de cette question.

En effet, nous pourrions sûrement apporter des correctifs majeurs à notre infrastructure et faire des investissements d'envergure s'il y avait une stratégie ciblée en conséquence. Je pense que nous attendons toujours une stratégie nationale spécialement sur le commerce. Je sais qu'on nous en a promis une à maintes reprises. Les témoins du secteur agroalimentaire ont mentionné que les approbations environnementales constituent des obstacles dans notre chaîne d'approvisionnement.

En ce qui concerne les travailleurs américains, oui, il est vrai que les ports de la côte Ouest des États-Unis ont mis beaucoup de temps à résoudre leurs différends. Cela a joué également. Cependant, le gouvernement fédéral national reconnaissait l'enjeu. Je pense qu'ici,

au Canada, on ne reconnaît pas que la chaîne d'approvisionnement contribue de façon importante au PIB d'un pays.

Aux États-Unis, il y a un organisme, la Federal Maritime Commission, qui s'occupe de questions comme les redevances pour stationnement et dépassement du délai de séjour. Au Canada, nous nous battons seuls contre les redevances pour stationnement et dépassement du délai de séjour tout au long de la chaîne de valeur. Il n'y a pas de surveillance de la concurrence, mise à part celle du Bureau de la concurrence, qui renvoie les questions dans la cour de Transports Canada. Nous pensons vraiment que ce sont des lacunes dans notre système.

En ce qui concerne les travailleurs, nous reconnaissons la nécessité de la négociation collective et de la conclusion des meilleures ententes possible à la table de négociations. Cependant, dans bon nombre de nos différends, les parties ne veulent même pas s'asseoir à la table. On ne peut pas négocier quand on n'est pas là.

Ce sont des observations que nous faisons dans le système.

M. Richard Cannings: Merci.

Il y a deux côtés aux conflits de travail, mais on a tendance à entendre des choses plus négatives au sujet des travailleurs lorsqu'ils sont confrontés à une direction intransigeante.

Ma dernière question s'adresse à Mme Vegso. Je me souviens d'avoir rencontré des représentants de PECO Pallets dans mon bureau, et toute l'histoire de ce système de location de palettes est vraiment incroyable. Je me demande si vous pourriez encore une fois nous parler plus en détail de ce que nous pourrions faire pour améliorer l'ensemble du système de recyclage au Canada. Comment pouvons-nous nous assurer que les gens vous renvoient ces palettes? Je vous donne un peu de temps pour approfondir cette question.

• (1715)

Mme Lisa Vegso: L'une de nos principales recommandations serait d'adopter une approche collaborative qui tienne compte de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et de tous les intervenants.

Les palettes sont fondamentales dans le transport des biens essentiels à travers le pays, si bien que notre recommandation la plus importante serait simplement de reconnaître que les palettes sont un élément essentiel de la chaîne d'approvisionnement canadienne — comme le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement l'a fait — et de veiller à ce que les principaux intervenants de cette industrie aient la possibilité de se prononcer sur tout changement qui pourrait être apporté ou sur toute considération prise en compte au sein du gouvernement.

M. Richard Cannings: Y a-t-il quelque chose à faire pour les personnes qui...? Les palettes sont louées par les fabricants et envoyées aux points de vente. Les points de vente vous les retournent-ils toujours?

Mme Lisa Vegso: L'une des particularités du transport des palettes, en particulier dans l'industrie alimentaire, c'est qu'on les expédie aux détaillants. Dans ma déclaration préliminaire, j'ai mentionné que nous dépendions de ces détaillants. Nous avons besoin qu'ils gèrent bien nos actifs, ce qui signifie qu'ils doivent nous retourner les palettes. Nous cherchons constamment à réduire le nombre de palettes perdues dans notre réseau, à faire en sorte que ces palettes nous reviennent et à maintenir les coûts bas. Lorsque les détaillants gèrent bien nos actifs, nous pouvons alors contrôler les coûts, ce qui se répercute, en fin de compte, sur le consommateur. Si le coût des palettes et les comportements au sein du réseau laissent à désirer, le coût des marchandises vendues aux détaillants augmente, ce qui se répercute sur le consommateur, au bout du compte.

La présidente: [*Inaudible*] cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Tony Baldinelli: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de leur présence parmi nous cet après-midi.

Les discussions sur les chaînes d'approvisionnement ont énormément d'importance dans ma circonscription [*Inaudible*] commerce avec les États-Unis est très important pour nous, car 75 % de nos échanges avec les États-Unis se font par camion et passent par quatre points d'entrée principaux, soit Windsor, Fort Erie, Sarnia et Queenston. Deux de ces points se trouvent dans ma circonscription et j'ai donc trouvé déconcertantes certaines des observations que j'ai entendues aujourd'hui.

Monsieur Carey, vous avez dit que nos partenaires commerciaux traditionnels remettaient en question la capacité du Canada à livrer des marchandises essentielles à temps. Puis, une autre chose qui a été dite, et je crois que c'était l'Association canadienne des transitaires internationaux. Monsieur Rodgers, je crois que vous avez mentionné que le Canada se classe maintenant au 51^e rang pour le commerce transfrontalier, et je me demande si vous pouvez nous en dire plus à ce sujet.

M. Bruce Rodgers: Oui. Je pense que l'information provient de l'indice de la facilité de faire des affaires de 2020 de la Banque mondiale. Le Canada est au 51^e rang pour le commerce transfrontalier. Il ne s'agit pas nécessairement de son commerce avec les États-Unis, mais de l'ensemble de son commerce à l'échelle mondiale.

M. Tony Baldinelli: Cela touche à ce dont parlait M. Carey. Nous pouvons y ajouter la notion d'imprévisibilité. La fiabilité des chaînes d'approvisionnement est d'une importance capitale. Il y a des risques de grève dans notre secteur ferroviaire. Des grèves viennent d'avoir lieu dans les ports. Vous savez, il pourrait s'agir d'une tempête parfaite: en mai prochain, une grève pourrait être déclenchée à l'ASFC également. Ce qui est décevant en ce qui concerne l'ASFC, c'est qu'il semble qu'on négocie toujours la dernière convention, de sorte que lorsqu'on se sera finalement entendu pour celle-ci, le tout prendra fin en 2025 et on négociera une nouvelle convention. Encore une fois, nous n'avons aucune certitude en ce qui concerne nos passages frontaliers.

Ma question s'adresse aux représentants de l'association des transitaires. Vous avez dit avoir été déçus d'apprendre que l'étude sur les moyens de limiter les grèves avait été mise sur pause. Avez-vous, par exemple, des idées ou des recommandations à soumettre au gouvernement quant à son examen de la question?

Mme Julia Kuzeljevich: En ce qui concerne ce que le gouvernement devrait examiner, je pense que certaines choses sont systéma-

tiques, bien sûr, en ce qui concerne le rôle que les débardeurs ou les contremaîtres, soit les « longshoremen » et les « foremen »... Soit dit en passant, j'utilise ces termes parce que certains d'entre eux n'ont pas encore été modifiés dans le verbiage, mais je sais que c'est en cours.

Il est certain que la question de l'automatisation suscite des inquiétudes et on pourrait probablement trouver autant d'études contre l'automatisation. Je sais que cela a été le cas pour la situation à Los Angeles et à Long Beach qui a retardé les négociations pendant un certain temps. Ce que nous aimerions, c'est peut-être — et nous en avons parlé avec les employeurs maritimes et les ports — que l'on procède à un examen de notre code du travail et des mécanismes qu'il contient qui pourraient faire en sorte que les délais de médiation soient plus stricts, ce qui éviterait d'avoir à recourir à une loi de retour au travail. Nous pourrions amener les parties à la table, préconiser des délais plus stricts et peut-être des processus d'arbitrage accélérés, ce qui rassurerait l'industrie en lui indiquant que l'on s'occupe des choses. Nous n'avons pas cette assurance à l'heure actuelle; tout se passe à huis clos.

• (1720)

M. Tony Baldinelli: Madame la présidente, combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Vous avez une minute et 20 secondes.

M. Tony Baldinelli: J'aimerais poser rapidement une question à la représentante de PECO Pallet.

L'utilisation des palettes en bois est très répandue dans les chaînes d'approvisionnement. Votre organisation a-t-elle été consultée au sujet du rapport du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement?

Mme Lisa Vegso: On ne nous a pas consultés. Comme je l'ai dit, l'industrie a été mentionnée dans le rapport. PECO n'a pas été consultée directement. À vrai dire, l'un des facteurs qui nous ont incités à participer à la séance d'aujourd'hui, c'est que nous voulons nous assurer que notre présence dans cette industrie est reconnue et nous espérons être consultés à l'avenir.

M. Tony Baldinelli: Je vais m'arrêter ici.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Arya, vous disposez de cinq minutes.

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je suis toujours heureux de voir des représentants de l'Alliance canadienne du commerce agroalimentaire devant ce comité. Les membres de l'Alliance travaillent dur et ont fait du Canada le 5^e exportateur mondial dans ce secteur.

J'appuie totalement les trois priorités de l'organisme, à savoir la conquête des nouveaux marchés internationaux, comme l'Indonésie et l'ANASE, la promotion et le maintien de l'ordre international fondé sur des règles, ainsi que le renforcement des capacités et des efforts de collaboration entre tous les intervenants. Tout cela me convient.

Cependant, je suis assez surpris d'entendre ses représentants parler de... Je suis surpris de les entendre demander le recours à une « loi de retour au travail ». Même nos adversaires politiques partisans n'ont pas prononcé ces mots. J'estime qu'il est injustifié qu'un organisme de l'industrie respecté réclame, ou du moins suggère, le recours à une loi de retour au travail en ce moment.

Madame Vegso, je suis très heureux d'en apprendre sur votre secteur. Je n'étais pas au courant de l'importance des palettes et du fonctionnement du processus.

J'ai une brève question au sujet du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement. J'aimerais savoir si ses recommandations fonctionnent, mais auparavant... En raison de la nature unique de vos activités, vous êtes au cœur du transport des marchandises en Amérique du Nord. Quels sont les aspects — tout élément particulier de votre chaîne d'approvisionnement — qui, selon vous, devraient être améliorés ou qui vous posent le plus de problèmes?

Mme Lisa Vegso: Il est certain que notre plus grand problème dans la gestion de nos palettes est de nous assurer qu'elles nous sont retournées.

M. Chandra Arya: Que ce soit pour leur retour ou pour leur acheminement vers vos clients, s'agit-il du temps de transport nécessaire? Quel est le problème majeur?

Mme Lisa Vegso: Il faut travailler avec les distributeurs qui sont les destinataires de nos actifs pour s'assurer que lorsque les palettes sont vides, elles sont retournées à PECO. Veiller à ce que les palettes nous soient retournées reste l'une de nos plus grandes difficultés, non seulement au Canada, mais aussi en Amérique du Nord. Nous travaillons avec les distributeurs et nous les informons des répercussions qu'ont les mauvais comportements. Ils entraînent des pertes ou des temps d'attente trop longs ou ils causent de graves dommages aux palettes — tous les facteurs qui font grimper les coûts.

M. Chandra Arya: Vous avez mentionné la nécessité qu'il y ait une certaine cohérence entre les politiques des États-Unis et du Canada. Quelles sont les principales choses pour lesquelles il y a un manque de cohérence présentement?

Mme Lisa Vegso: Je ne vois rien de particulier pour l'instant, mais je pense que c'est important. Nous le voyons dans l'exemple que j'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire concernant la Norme internationale pour les mesures phytosanitaires n° 15 et l'accord bilatéral qui existe entre les États-Unis et le Canada. Il n'y a rien de particulier pour le moment, mais nous en voyons les avantages dans certains champs de la réglementation aujourd'hui.

M. Chandra Arya: Le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement fonctionne-t-il? Donne-t-il des résultats? Voyez-vous des améliorations?

Mme Lisa Vegso: Nous n'avons encore rien constaté, mais je pense que c'est encore très tôt. Nous avons eu quelques consultations, mais c'est très tôt, car le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement a été créé récemment et les travaux ont commencé depuis peu.

M. Chandra Arya: Je reviens aux représentants de l'Alliance canadienne du commerce agroalimentaire. J'ai une question précise.

Vous avez parlé des problèmes concernant des clients au Japon et ailleurs. Hier, je parlais avec l'ambassadeur de Singapour des routes maritimes en mer de Chine méridionale, par exemple. Prévoyez-vous des problèmes? J'ai même entendu dire que certaines entre-

prises canadiennes souhaitent établir un port de transbordement au Sri Lanka, en particulier pour les céréales.

Je n'ai entendu cela nulle part ailleurs, mais il se trouve que j'ai rencontré le ministre de ce pays et qu'ils en ont parlé. Voyez-vous des problèmes ou des solutions concernant cette partie du monde, la région indo-pacifique?

• (1725)

M. Dave Carey: Je suis désolé. Je crains de ne rien savoir à ce sujet.

M. Michael Harvey: Non.

M. Chandra Arya: Ce doit être quelque chose de complètement nouveau.

Le ministre de l'Investissement du Sri Lanka était ici. Au cours de la réunion, il a mentionné certaines entreprises canadiennes qui envisageaient d'établir un port de transbordement à Colombo. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas grave.

Concernant l'Indo-Pacifique, je pense que nous voulons évidemment aider à ouvrir des marchés pour les membres de votre alliance, que l'on parle de l'Équateur, de l'Indonésie ou de l'ANASE. J'ai récemment rencontré un groupe d'ambassadeurs, principalement de pays membres de l'ANASE. Ils disaient que le gouvernement canadien et les entreprises canadiennes devaient être sensibles aux réalités culturelles de la région. L'ANASE n'est évidemment pas une entité homogène unique. Chaque pays a ses propres systèmes et sa propre culture.

Comment voyez-vous les choses? Voyez-vous des problèmes à conclure un accord commercial avec eux?

M. Michael Harvey: Je dirais que l'accord commercial ne sera peut-être pas aussi ambitieux que celui que vous avez conclu avec des marchés plus développés, comme les États-Unis ou l'Europe. Certains de ces pays ont peut-être des problèmes de capacité qui peuvent faire en sorte qu'il est difficile de conclure un accord commercial du même type que celui qui a été conclu avec l'Europe. Il faudra faire preuve de souplesse pour parvenir à un accord. Il faut tenir compte du niveau de développement des pays.

La présidente: Merci beaucoup.

Merci aux témoins de l'information très importante qu'ils nous ont fournie.

La journée tire à sa fin.

Chers collègues, la semaine prochaine, nous terminerons notre étude sur les chaînes d'approvisionnement. Nous devons inviter des témoins à comparaître dans le cadre de l'étude sur les politiques en matière d'importation des produits de la mer que nous mènerons prochainement. À notre réunion du 7 mai, 15 minutes seront consacrées aux travaux du Comité.

Tout va bien?

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>