

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

AGRICULTURE AND FORESTRY

Chair:
The Honourable GHISLAIN MALTAIS

Thursday, April 21, 2016

Issue No. 8

Fourteenth meeting:

Study on international market access
priorities for the Canadian agricultural and
agri-food sector

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

AGRICULTURE ET DES FORÊTS

Président:
L'honorable GHISLAIN MALTAIS

Le jeudi 21 avril 2016

Fascicule n° 8

Quatorzième réunion:

Étude sur les priorités pour le secteur agricole et
agroalimentaire canadien en matière d'accès aux marchés
internationaux

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

**STANDING SENATE COMMITTEE ON AGRICULTURE
AND FORESTRY**

The Honourable Ghislain Maltais, *Chair*

The Honourable Terry M. Mercer, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Beyak	Moore
* Carignan, P.C. (or Martin)	Ogilvie
Dagenais	Oh
* Harder, P.C.	Plett
Merchant	Tardif
	Unger

*Ex officio members
(Quorum 4)

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'AGRICULTURE ET DES FORÊTS**

Président : L'honorable Ghislain Maltais

Vice-président : L'honorable Terry M. Mercer

et

Les honorables sénateurs:

Beyak	Moore
* Carignan, C.P. (ou Martin)	Ogilvie
Dagenais	Oh
* Harder, C.P.	Plett
Merchant	Tardif
	Unger

* Membres d'office
(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, April 21, 2016
(16)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry met this day at 8 a.m., in room 2, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Terry Mercer, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Beyak, Dagenais, Mercer, Ogilvie, Oh, Tardif and Unger (7).

In attendance: Aïcha Coulibaly, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, January 28, 2016, the committee continued its study on international market access priorities for the Canadian agricultural and agri-food sector. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1*)

WITNESSES:

Soy Canada:

Jim Everson, Executive Director.

Barley Council of Canada:

Phil de Kemp, Executive Director.

Canadian Trucking Alliance:

Stephen Laskowski, Senior Vice President, Economic Affairs;

Jennifer Fox, Vice President, Security and Customs.

The deputy chair made a statement.

Mr. Everson and Mr. de Kemp made statements and answered questions.

At 8:52 a.m., the committee suspended.

At 9:03 a.m., the committee resumed.

Mr. Laskowski made a statement and, together with Ms. Fox, answered questions.

At 9:57 a.m., the committee adjourned to the call of the deputy chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Kevin Pittman

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 21 avril 2016
(16)

[*Traduction*]

Le comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts se réunit aujourd'hui, à 8 heures, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Terry Mercer (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Beyak, Dagenais, Mercer, Ogilvie, Oh, Tardif et Unger (7).

Également présente : Aïcha Coulibaly, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 28 janvier 2016, le comité poursuit son étude sur les priorités pour le secteur agricole et agroalimentaire canadien en matière d'accès aux marchés internationaux. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Soy Canada :

Jim Everson, directeur exécutif.

Conseil de l'orge du Canada :

Phil de Kemp, directeur exécutif.

Alliance canadienne du camionnage :

Stephen Laskowski, vice-président principal, Affaires économiques;

Jennifer Fox, vice-présidente, Sécurité et douanes.

Le vice-président fait une déclaration.

MM. Everson et de Kemp font chacun une déclaration puis, répondent aux questions.

À 8 h 52, la séance est suspendue.

À 9 h 3, la séance reprend.

M. Laskowski fait une déclaration puis, avec Mme Fox, répond aux questions.

À 9 h 57, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la vice-présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, April 21, 2016

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry met this day at 8 a.m. to study international market access priorities for the Canadian agricultural and agri-food sector.

Senator Terry M. Mercer (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, I see we have quorum. I declare the meeting in session.

I welcome you to this meeting of the Standing Committee on Agriculture and Forestry. I'm Senator Terry Mercer from Nova Scotia, deputy chairman of the committee. I would like to start by asking the senators to introduce themselves.

Senator Beyak: Senator Lynn Beyak from Ontario.

Senator Tardif: Claudette Tardif from Alberta.

Senator Oh: Senator Oh from Ontario.

Senator Unger: Senator Unger from Alberta.

Senator Dagenais: Senator Jean-Guy Dagenais from Quebec.

Senator Ogilvie: Kelvin Ogilvie, Nova Scotia.

The Deputy Chair: Today the committee is continuing its study on international market access priorities for the Canadian agricultural and agri-food sector.

Canada's agri-food and agricultural sector is an important part of the country's economy. In 2013, the sector accounted for one in eight jobs in Canada, employing over 2.2 million people, and it is close to 6.7 per cent of Canada's gross domestic product.

Internationally, the Canadian agricultural and agri-food sector was responsible for 3.6 per cent of global exports of agri-food products in 2014. Also in 2014, Canada was the fifth-largest exporter of agri-food products globally.

Canada is engaged in several free trade agreements. To date, 11 free trade agreements are in force — the Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement, the Trans-Pacific Partnership, the Canada-Ukraine Free Trade Agreement have been concluded — and eight free trade agreement negotiations are ongoing.

The federal government is also undertaking exploratory trade discussions with Turkey, Thailand, the Philippines and member states in Mercosur, which includes Argentina, Brazil, Paraguay and Uruguay.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 21 avril 2016

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts se réunit aujourd'hui, à 8 heures pour étudier les priorités pour le secteur agricole et agroalimentaire canadien en matière d'accès aux marchés internationaux.

Le sénateur Terry M. Mercer (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, je constate que nous avons le quorum. Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Je suis le sénateur Terry Mercer, de Nouvelle-Écosse, vice-président du comité. J'aimerais d'abord demander à mes collègues sénateurs de se présenter.

La sénatrice Beyak : Sénatrice Lynn Beyak, de l'Ontario.

La sénatrice Tardif : Claudette Tardif, de l'Alberta.

Le sénateur Oh : Sénateur Oh, de l'Ontario.

La sénatrice Unger : Sénatrice Unger, de l'Alberta.

Le sénateur Dagenais : Sénateur Jean-Guy Dagenais, du Québec.

Le sénateur Ogilvie : Kelvin Ogilvie, de Nouvelle-Écosse.

Le vice-président : Le comité poursuit aujourd'hui, son étude des priorités pour le secteur agricole et agroalimentaire canadien en matière d'accès aux marchés internationaux.

Le secteur agricole et agroalimentaire joue un rôle important dans l'économie canadienne. En 2013, un travailleur sur huit au pays (soit plus de 2,2 millions de personnes) était employé dans ce secteur qui a d'ailleurs contribué à près de 6,7 p. 100 de notre produit intérieur brut.

Au niveau international, le secteur agricole et agroalimentaire canadien a été à l'origine de 3,6 p. 100 des exportations mondiales de produits agroalimentaires en 2014. Toujours en 2014, le Canada a été le cinquième plus important exportateur de produits agroalimentaires au monde.

Le Canada s'est engagé dans plusieurs accords de libre-échange. Onze accords de libre-échange sont actuellement en vigueur, l'Accord économique et commercial global, le Partenariat transpacifique et l'Accord de libre-échange Canada-Ukraine ont été conclus, et huit négociations d'accord de libre-échange sont en cours.

Le gouvernement fédéral a de plus entrepris des discussions préliminaires avec la Turquie, la Thaïlande, les Philippines et les États membres du Mercosur, soit l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay.

For our first panel this morning, from Soy Canada we have Mr. Jim Everson, Executive Director, and from the Barley Council of Canada we have Mr. Phil de Kemp, Executive Director.

Thank you for accepting our invitation to appear. I would note that in 2013 Canadian soy exports were valued at over \$1 billion. In 2012, Canada exported over \$1.4 million tonnes of barley.

I now invite the witnesses to make their presentations. Following presentations, a question and answer session will take place. Senators will be given five minutes each to ask questions. There will be as many rounds of questions as time will allow, so senators are not required to ask all their questions at once. During the question and answer session, I would ask senators to be succinct and to the point when asking questions. I also ask the witnesses to do the same when answering.

Jim Everson, Executive Director, Soy Canada: Thank you very much, Mr. Chair, and thank you for introducing yourselves. That's an inviting way of being introduced to the committee.

Thank you for your time today and for your interest in market access. It is important for the soybean industry, so we are very interested in talking with you about it. It's a pleasure to be here.

I will talk about Soy Canada for a minute. Soy Canada is the national association representing the whole soybean value chain in Canada. Our membership includes all of the soybean producers across the country, mainly Ontario, Quebec and Manitoba, but also in Saskatchewan and through to Atlantic Canada. It includes the seed companies that develop innovative seed for producers, exporters, processors and various other industries that support the industry.

We are in the eighth consecutive year of record production growth in Canada, so the soybean industry is growing rapidly in Canada. Between 2005 and 2015, the seeded acreage of soybeans increased by 87 per cent; it's now over 5 million acres, and production levels are up to 6.2 million acres. Farm cash receipts to producers are \$2.3 billion. Since 2005, soybean exports have increased by roughly 250 per cent.

Market access is really important for the soybean industry because as we produce more and as producers increasingly include soybeans in their crop rotation, we are looking for export markets and for access to those markets on a predictable basis as we grow the industry.

Nos deux témoins pour ce matin sont M. Jim Everson, directeur exécutif de Soy Canada, et M. Phil de Kemp, directeur exécutif du Conseil de l'orge du Canada.

Merci d'avoir accepté notre invitation à comparaître. Je tiens à signaler que la valeur des exportations canadiennes de soya a dépassé un milliard de dollars en 2013, et que le Canada a exporté plus de 1,4 million de tonnes d'orge en 2012.

J'invite maintenant nos témoins à nous présenter leurs exposés qui seront suivis d'une période de questions. Chaque sénateur disposera de cinq minutes pour poser ses questions. Comme la période de questions se prolongera tant qu'il restera du temps, les sénateurs n'ont pas à se presser pour poser toutes leurs questions en même temps. Je demanderais aux sénateurs qui posent leurs questions ainsi qu'aux témoins qui y répondent d'être brefs et précis.

Jim Everson, directeur exécutif, Soy Canada : Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tous de vous être présentés. Voilà une façon fort chaleureuse de nous accueillir.

Merci pour le temps que vous nous consacrez aujourd'hui, et pour l'intérêt que vous accordez à la question de l'accès aux marchés. Étant donné l'importance de ces enjeux pour l'industrie du soya, nous sommes très heureux d'avoir l'occasion d'en discuter avec vous.

Permettez-moi d'abord de vous dire quelques mots au sujet de Soy Canada. Soy Canada est l'association nationale représentant l'ensemble de la chaîne de valeur du soya au Canada. Nous comptons parmi nos membres tous les producteurs de soya au pays, que l'on retrouve principalement en Ontario, au Québec et au Manitoba, mais aussi en Saskatchewan et dans le Canada atlantique. Nous représentons également les entreprises qui conçoivent des semences novatrices pour les producteurs, les exportateurs, les transformateurs et différents autres secteurs qui appuient notre industrie.

L'industrie du soya connaît une croissance rapide au Canada. Nous en sommes d'ailleurs à une huitième année consécutive de croissance record de notre production. Entre 2005 et 2015, la superficie consacrée à la culture du soya a augmenté de 87 p. 100 pour se situer maintenant à plus de 5 millions d'acres. Les niveaux de production atteignent désormais 6,2 millions de tonnes métriques. Les recettes agricoles pour les producteurs se chiffrent à 2,3 milliards de dollars. Depuis 2005, les exportations de soya ont augmenté d'environ 250 p. 100.

Dans un tel contexte d'accroissement de la production et de recours accru au soya dans le cycle de rotation des récoltes, la question de l'accès aux marchés est vraiment primordiale pour l'industrie du soya qui est à la recherche de marchés d'exportation accessibles de façon prévisible.

The industry contributes over \$5.6 billion to the annual GDP and is responsible for 54,000 direct and indirect full-time equivalent jobs. We are pleased with the growth of the industry, and that's what our association is dedicated to.

I will list seven market access priorities that we have. In the question and answer period we will be able to expand on them.

From Soy Canada's perspective, the first is liberalized trade. The chairman spoke about the trade agreements that Canada is currently involved in. We feel strongly about the importance of ratifying and implementing the Canada-European trade agreement and the Trans-Pacific Partnership. Both are important developments for trade for the soybean industry, and we support them.

The other area is we are very interested in new developments with China. There has been a lot of speculation in the media about Canada's next steps in its relationship with China. China is an important market, and there are several markets in East Asia where we will be expanding our soybean presence in the future. We are very interested in those markets.

While Canadian soybeans are growing as an industry, we are very small in the international global trade environment. The United States is responsible for about 39 per cent of the production of soybeans around the world. Brazil is not very far behind. Canada is only 2 or 3 per cent.

What trade agreements do is set common, predictable rules of engagement in international trade. Those are important for us when we are competing in a market that is dominated by some large competitors.

The second is science-based regulation and policy. It's critical for us to be able to base our trade on science and evidence-based decisions and policy in an industry that is marked by innovation and advancements in science.

Third is the agricultural policy framework that the Government of Canada has in place. We're in the middle of Growing Forward 2, which is the agricultural policy framework that applies for a five-year period. The Department of Agriculture is now starting negotiations with the provinces towards a third agricultural policy framework, which would begin in 2018.

Those policy frameworks are very important for aligning the federal government, the provinces, the commodity groups and industries in a common focus when it comes to a number of issues, including market access and trade policy. We are happy that the government is starting negotiations and consultations on that, and we look forward to being part of those discussions.

L'industrie contribue à notre PIB annuel à hauteur de 5,6 milliards de dollars et est à l'origine de 54 000 emplois équivalents temps plein directs et indirects. Nous nous réjouissons de la croissance de l'industrie, car c'est le grand objectif de notre association.

Je vais vous dresser la liste de nos sept priorités en matière d'accès aux marchés. Je pourrai vous en dire davantage en réponse à questions.

Du point de vue de Soy Canada, la libéralisation du commerce est la première priorité. Le président a glissé tout à l'heure un mot au sujet des ententes commerciales dans lesquelles le Canada s'est engagé. Nous estimons essentiel de ratifier et mettre en œuvre l'accord commercial avec l'Europe ainsi que le Partenariat transpacifique. Nous appuyons ces deux ententes importantes qui vont grandement faciliter les choses pour l'industrie du soya.

Nous nous intéressons également de près aux nouvelles possibilités qui pourraient s'offrir du côté de la Chine. Les médias ont formulé de nombreuses hypothèses quant aux prochaines mesures que devrait prendre le Canada dans ses relations avec la Chine. La Chine représente un marché important, et il y en a plusieurs autres en Asie de l'Est où nous souhaiterions exporter davantage de soya. Ce sont des marchés qui nous intéressent beaucoup.

L'industrie du soya est en pleine croissance au Canada, mais ne compte toujours que pour une très faible proportion des échanges internationaux en la matière. Les États-Unis sont responsables d'environ 39 p. 100 de la production mondiale de soya. Le Brésil n'est pas très loin derrière. La production canadienne ne représente que 2 ou 3 p. 100 du total.

Les accords commerciaux permettent d'établir un ensemble commun de règles prévisibles pour les échanges internationaux. Nous avons besoin de règles semblables pour pouvoir soutenir la concurrence sur un marché dominé par quelques joueurs principaux.

L'application de règles et de politiques fondées sur des données scientifiques est notre deuxième priorité. Dans un secteur aussi marqué par l'innovation et les progrès scientifiques, il faut absolument que nous puissions fonder nos décisions et nos politiques sur des données probantes.

Le cadre stratégique pour l'agriculture mis en place par le gouvernement du Canada constitue notre troisième priorité. Nous sommes en plein cœur de la période de cinq ans visée par Cultivons l'avenir 2, le cadre stratégique actuellement en vigueur. Le ministère de l'Agriculture vient d'entreprendre les négociations avec les provinces en vue de l'établissement d'un troisième cadre stratégique pour l'agriculture qui entrera en vigueur en 2018.

Ces cadres stratégiques contribuent grandement à harmoniser les efforts du gouvernement fédéral, des provinces, des groupes de producteurs et de l'industrie à l'égard de différents enjeux, y compris l'accès aux marchés et les politiques commerciales. Nous

Number four is access to approvals of biotechnology products in international markets. About 65 per cent of our production is genetically modified soybeans in Canada. We rely on approval of those technologies, those new seed innovations that our farmers use in our export markets. That can be challenging, especially in the European Union. We are currently awaiting approval on some of these, and timely approval is important for us.

Related to that is the area of low-level presence. Low-level presence refers to the very low, unintentional presence of genetically modified materials that have been deemed safe through a Codex food safety assessment in commodity shipments internationally. It's a very topical issue in the international grain trade at the moment. Canada has played a leading role in developing new regulatory policy in this area. It's a very important issue for us in the future.

The sixth issue is resources for Government of Canada services related to market access. We rely very heavily on our public service at the Canadian Food Inspection Agency, at the Market Access Secretariat at Agriculture Canada, and in the Global Affairs department. Our trade commissioners in our embassies internationally are very valuable when we are doing outward market access and development work.

I mention the Canadian Food Inspection Agency because they have a dual mandate of protecting Canadians from a food safety and feed safety point of view, but they also have a mandate to assist with regulatory issues and science-based issues internationally for export trade. There are increasing numbers of issues of that nature where an import country has a challenge with a complex issue related to sanitary or phytosanitary issues. It's critical that we have a strong, science-based regulatory agency, the CFIA, to help us manage those issues and negotiate with their plant protection organizations around the world. As tariffs come down, these issues become more complex and relevant.

The seventh issue is rail transportation. My main message is that all of the commodities in Canada are expecting to increase production in the future. We have a goal to continue to increase soybean production and exports. The canola and barley industries, flax and cereals, will be expanding production and making every acre across Canada more productive. To do so, we need to be able to take that to market, and in Canada our way of

nous réjouissons de voir le gouvernement entreprendre des négociations et des consultations à ce sujet, et nous espérons bien avoir notre mot à dire dans ce processus.

Notre quatrième priorité réside dans l'accès aux approbations des produits biotechnologiques sur les marchés internationaux. Les variétés génétiquement modifiées de soya comptent pour environ 65 p. 100 de la production canadienne. Nous devons faire approuver ces nouvelles technologies et semences utilisées par nos agriculteurs pour pouvoir exporter le soya. Cela peut poser parfois d'importantes difficultés, surtout avec l'Union européenne. Nous sommes actuellement en attente d'une approbation pour certaines de ces innovations, et il est important pour nous que cela puisse se faire sans trop tarder.

Dans le même contexte, il faut considérer la question d'une présence fortuite d'une très faible concentration d'éléments génétiquement modifiés, lorsqu'elle est jugée sans risque par une évaluation de la sécurité sanitaire du Codex, dans les expéditions de produits à l'étranger. C'est un sujet brûlant d'actualité dans le commerce international du grain. Le Canada a été l'un des chefs de file dans l'élaboration d'une nouvelle politique réglementaire en la matière. C'est une question qui va continuer de revêtir une importance capitale pour nous.

Notre sixième priorité concerne les ressources consacrées par le gouvernement du Canada aux services favorisant l'accès aux marchés. Nous comptons énormément sur le soutien que peuvent nous offrir des instances publiques comme l'Agence canadienne d'inspection des aliments, le Secrétariat à l'accès aux marchés d'Agriculture Canada et le ministère des Affaires mondiales. Les délégués commerciaux travaillant dans nos ambassades à l'étranger nous sont aussi d'une aide très précieuse dans nos efforts pour trouver et développer des marchés.

Je note tout particulièrement que l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) a un double mandat. Elle doit non seulement protéger les Canadiens du point de vue de la salubrité des aliments destinés à la consommation humaine et animale, mais aussi contribuer à régler les problèmes d'ordre réglementaire et scientifique qui pourraient entraver nos exportations. Il est de plus en plus fréquent que nous nous heurtions à un obstacle de la sorte en voyant un pays importateur nous poser des difficultés du point de vue sanitaire ou phytosanitaire. Il est alors essentiel que nous puissions compter sur une agence réglementaire efficace s'appuyant sur de bonnes bases scientifiques, comme c'est le cas de l'ACIA, pour nous aider à régler ces questions et à négocier avec les organisations de protection des végétaux partout dans le monde. Avec la disparition progressive des droits de douane, ces enjeux deviennent d'autant plus complexes et pertinents.

Le transport ferroviaire est notre septième priorité. Je veux surtout que vous compreniez qu'il y a augmentation de la production dans tous les secteurs agricoles au Canada. Notre objectif est de poursuivre l'accroissement de la production et des exportations de soya. Les secteurs du canola, de l'orge, du lin et des céréales vont aussi augmenter leur production en cherchant à faire en sorte que chaque acre de terrain soit aussi productive que

doing that is by rail. It's critical in the future that the rail infrastructure be sufficient to carry ever-increasing volumes of grain to market.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Everson.

Phil de Kemp, Executive Director, Barley Council of Canada: Thank you very much, Mr. Chairman. I remember the last time I was before this committee it was Senator Robichaud's last day. It was nice of the group here to pass the gavel to him. Unfortunately, in his retirement he won't be watching the Montreal Canadiens play in the playoffs this year.

The Deputy Chair: Stop picking on Senator Robichaud.

Mr. de Kemp: The Barley Council of Canada was formed three years ago, obviously as a result of a lot of industry groups coming together as a result of the abolition of the Canadian Wheat Board. The Barley Council of Canada's mandate is three or four pillars. One is certainly on market development, research and innovation, agronomy and profitability for producers and on international trade policy and market access.

The council is unique on the grain side, following the Canola Council of Canada model, if you want to call it that. It has fourteen on its board of directors. It is made up of seven from producer organizations and seven from industry. We have all the producer organizations from B.C., Alberta Barley, SaskBarley, Manitoba, Grain Farmers of Ontario, Quebec and Atlantic Grains.

On the industry side, it's comprised of the malting industry, which is a big part of the barley industry; Beer Canada; some of the grain companies; researchers are sitting on the table; seed developers; and the cattle feeding industry, which is a big part of barley.

Mr. Chairman, as you alluded to, exports of barley are around 1.4 million metric tonnes on average. That's just on the non-value-added side. Wearing my hat as president of the malting industry for the last 25 years, on the value-added side we are the second-largest exporter of malt in the world. Sometimes we are number two, sometimes three. We go back and forth with Australia. You can add another 800,000 tonnes of malting barley equivalent just on export. We buy about 1.1 million metric tonnes because a portion of that is for the Canadian domestic market.

With respect to some of the four items you outlined that you want to get a better handle on, certainly the one as far as expectations and concerns go are the stakeholders. As far as the barley industry is concerned, the number one priority for our

possible. Pour atteindre cet objectif, il faut que nos produits puissent se rendre jusqu'aux marchés visés, et le transport ferroviaire est le moyen que nous utilisons au Canada pour ce faire. Il est donc essentiel que notre infrastructure ferroviaire demeure capable de transporter vers les marchés des volumes de grain de plus en plus considérables.

Le vice-président : Merci, monsieur Everson.

Phil de Kemp, directeur exécutif, Conseil de l'orge du Canada : Merci beaucoup, monsieur le président. Lors de ma dernière comparution devant ce comité, vous souligniez le départ du sénateur Robichaud. Les sénateurs ont alors eu la gentillesse de lui permettre de présider la séance. Malheureusement, il ne pourra pas profiter de sa retraite cette année pour suivre le parcours des Canadiens de Montréal en séries éliminatoires.

Le vice-président : Voulez-vous bien cesser de taquiner le sénateur Robichaud?

M. de Kemp : Le Conseil de l'orge du Canada a été mis sur pied il y a trois ans lorsque plusieurs groupes de l'industrie ont décidé de conjuguer leurs efforts à la suite de l'abolition de la Commission canadienne du blé. Le mandat du conseil s'articule autour de trois ou quatre piliers. Il y a assurément le développement des marchés, la recherche et l'innovation, l'agronomie et la rentabilité des exploitations, et les politiques en matière de commerce international et d'accès aux marchés.

Le conseil se distingue du côté du grain en suivant en quelque sorte le modèle du Conseil canadien du canola. Notre conseil d'administration compte 14 membres, 7 représentant les producteurs, et 7 l'industrie. Nous représentons les différentes organisations de producteurs en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario, au Québec et dans l'Atlantique.

Du côté de l'industrie, on retrouve le secteur du maltage qui en est l'une des composantes importantes, Bière Canada, certaines entreprises céréalières, des groupes de recherche, des concepteurs de semences et le secteur de l'alimentation bovine où l'orge fourragère joue un rôle de premier plan.

Comme vous l'avez indiqué, monsieur le président, les exportations d'orge se chiffrent en moyenne à environ 1,4 million de tonnes métriques. C'est seulement pour le produit de base sans valeur ajoutée. À titre de président du secteur du maltage depuis 25 ans, je peux vous dire du point de vue de la valeur ajoutée que nous sommes le deuxième plus important exportateur de malt au monde. Nous nous échangeons en fait le deuxième et le troisième rang avec l'Australie. Vous pouvez ajouter à cela 800 000 tonnes d'orge brassicole seulement pour l'exportation. Nous en achetons environ 1,1 million de tonnes métriques, mais il y en a une partie qui est destinée au marché canadien.

Pour ce qui est des quatre éléments que vous souhaitiez approfondir, je pourrais certes vous parler des attentes et des préoccupations des différents intervenants. Dans le secteur de l'orge, la priorité principale de nos membres est la ratification du

members is the ratification of the Trans-Pacific Partnership. We understand obviously that the House of Commons and the trade committee right now are travelling and are currently in Western Canada.

As far as the barley industry is concerned, that would be the largest trade agreement where we would see enormous benefits for all those in the barley industry, whether it's on complete elimination of feed barley tariffs in Japan, lockdown quotas on malt in Japan, elimination of tariffs in Vietnam.

If that agreement is ratified, primarily to Western barley farmers, because that's where most of the production is, just in Japan alone it's probably 400,000 to 500,000 extra tonnes of barley in various forms, either as malt, a little bit in food — not much, because they still protect their value-added industry. A lot of that will go through a cow or a hog. I think the Canadian Pork Council said it could be the equivalent of another 1.2 million hogs that would be processed to meet that market demand. Certainly the Canadian cattlemen would have you think that the increase as far as value-added beef could be doubled to perhaps 40,000 tonnes. That's huge for Western Canada.

It is just another tool in the farmers' tool box because it allows them to start comparing prices for crop rotation, whether it will be wheat or canola, or soybeans, if it's in Manitoba, or barley or malting barley. That's an absolute must and a necessity for us, particularly now when Australia already has a free trade agreement with Japan.

With respect to expectations in the future, the government has signalled the possibility of at least taking a look at China. Right now China is a huge market for barley. Certainly as far as malting barley for their brewers goes, it's 700,000 to 800,000 tonnes this year, which is a spike over the last couple of years. We see a lot of opportunity on feed barley, which we didn't realize in the past, primarily because barley is a non-GMO. There is no genetically modified seed on barley. China is starting to revisit some of their issues on corn. We are seeing increased usage on feed barley.

Where Canada has an advantage is on the protein, and that's what we will start to develop. We have higher protein feed barley compared to Australia. Australia is the bulk of that market now. We could see 500,000 to 1 million tonnes, if we had those acres. We are going to be working on that.

Regarding some of the concerns that Jim alluded to going forward, the concern will be around transportation. You have heard so much over the last couple of years with respect to what is going on, at least on the grain side. Certainly the Emerson report

Partenariat transpacifique. Nous n'ignorons pas que le comité du commerce de la Chambre des communes est actuellement en déplacement dans l'ouest du pays pour examiner cette question.

Pour le secteur de l'orge, c'est une entente commerciale qui procurerait d'énormes avantages, notamment via l'élimination complète des droits de douane sur l'orge fourragère au Japon, la réduction des quotas sur le malt au Japon et l'élimination des droits de douane au Vietnam.

Si cet accord est ratifié, il se traduira, principalement pour les producteurs d'orge de l'Ouest canadien, car c'est là où se font la plus grande partie des récoltes, par pas moins de 400 000 à 500 000 tonnes supplémentaires d'orge exportées au Japon seulement sous différentes formes, que ce soit le malt ou à l'intérieur de produits alimentaires — pas autant qu'on le souhaiterait, parce que les Japonais continuent de protéger leur industrie à valeur ajoutée. Cela se ferait en grande partie par l'entremise de l'industrie bovine ou porcine. Si je ne m'abuse, le Conseil canadien du porc a indiqué qu'il faudrait quelque chose comme 1,2 million de porcs supplémentaires pour satisfaire à la demande sur ce marché. Pour leur part, les éleveurs de bœuf pourraient certes vous parler d'une production à valeur ajoutée qui doublerait pour atteindre peut-être 40 000 tonnes. C'est énorme pour l'Ouest canadien.

C'est un outil de plus à la disposition des agriculteurs qui peuvent ainsi commencer à comparer les prix pour déterminer la rotation de leurs récoltes, qu'ils optent pour le blé, le canola, le soya, au Manitoba, ou encore l'orge ou l'orge brassicole. C'est devenu pour nous une absolue nécessité, d'autant plus que l'Australie a déjà conclu un accord de libre-échange avec le Japon.

Pour ce qui est de nos attentes quant à la suite des choses, le gouvernement a signalé tout au moins la possibilité que l'on envisage les perspectives du côté de la Chine. La Chine est actuellement un énorme marché pour l'orge. Les brasseurs chinois ont acheté entre 700 000 et 800 000 tonnes d'orge brassicole cette année, un sommet par rapport aux années précédentes. Nous entrevoyons désormais aussi de nombreuses possibilités pour l'orge fourragère, surtout parce qu'elle est non génétiquement modifiée. Il n'existe pas de semences génétiquement modifiées pour l'orge. La Chine commence à se pencher sur quelques-uns des problèmes découlant de l'utilisation du maïs. Nous constatons ainsi un recours accru à l'orge fourragère.

L'apport en protéine constitue un avantage que nous nous efforçons d'exploiter en faveur du Canada. Notre orge fourragère a une teneur en protéine plus élevée que celle cultivée en Australie, le pays qui détient la plus grosse partie de ce marché actuellement. Nous pourrions ainsi produire de 500 000 à 1 million de tonnes si la superficie cultivable nous le permettait. Nous allons voir ce que nous pouvons faire à ce chapitre.

Comme Jim l'indiquait tout à l'heure, la question du transport est préoccupante pour l'avenir. Elle est d'ailleurs revenue souvent sur le tapis au cours des dernières années, surtout pour ce qui est du transport du grain. Il est bien certain que le rapport Emerson

that was tabled with the Minister of Transport is a good first step. It is not just the barley industry. If you take a look at all industries on the agriculture side through the Crop Logistics Working Group, there is not a single industry that doesn't say, "Look, there are a couple of things that are seriously missing there." Unless the CTA and the minister get it right, we will be back to square one.

You should at some point start to focus on that. It's not just agriculture; it's forestry and fertilizer. Everything goes through a port. We are so dependent on trade that, quite frankly, even with the Canada Transportation Act, in the review, and I think Emerson recognized this because we had asked for an inclusion, and the preamble of an act or regulation talks about the importance of why it's there. It's important that Canada recognizes, and puts into that preamble, that — he didn't use the word, but we did — it's in Canada's national economic security interest, because there are only two railways; it's an oligopoly. Unless we can get stuff to port in a timely manner, we will pay the price with our customers. We did two years ago with "the cold winter." I remember going with then-Minister Ritz on an invitation to sit down with our Japanese customers. We said, "Look, we're going to get it right. We have some legislation." They were not happy, and certainly they have other places they could go to.

So it is going to be critically important for everybody — all sectors, particularly with forestry in British Columbia and what have you — to get stuff to market. You'll see what those recommendations are. At some point, it would be really important that you gauge what the members believe needs to be in that legislation, because we have done this over two or three decades now, with the Estey report and Kroeger. This is really our last kick at the can to get this right.

Finally, on the trade side — and I think the esteemed members here know this — over the last three decades we in the agriculture sector have continually increased our exports exponentially, more than the rate of annual growth that you're going to see in the economy. A lot of these producer groups are saying that when we say there is a free trade agreement that we can take advantage of, we know we can; we have delivered in the past.

Quite frankly, the industry has walked the talk. You take a look at those exports: They are not contracting; the industry is still expanding. We're using agronomy, genetics, GPS equipment — everything. The industry really has delivered on behalf of all Canadians with respect to growth and the economy.

On sustainability, right now we started the Canadian Roundtable for Sustainable Crops, which is taking a look at the possibility of protocols in the next three or four years for

qui a été présenté au ministre des Transports est un bon point de départ. Ce n'est pas seulement le secteur de l'orge qui est touché. Dans le cadre des délibérations du Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes, il n'y a pas un seul secteur agricole qui n'a pas signalé de graves lacunes. Si le ministre et l'OTC ne parviennent pas à apporter les correctifs nécessaires, nous serons de retour à la case départ.

Vous en viendrez sans doute à vous intéresser en priorité à cette problématique qui touche non seulement l'agriculture, mais aussi des secteurs comme les produits forestiers et les engrais. Toutes les marchandises doivent transiter par les ports. Nous dépendons tellement du commerce que, très sincèrement, même avec l'examen de la Loi sur les transports au Canada... Je crois d'ailleurs qu'Emerson l'a reconnu parce que nous avons demandé à ce que cela soit inclus, et que le préambule d'une loi ou d'un règlement sert justement à expliquer sa raison d'être. Il serait donc important que le Canada reconnaisse, et indique dans ce préambule qu'il en va de notre sécurité économique nationale — et c'est nous qui le disons, et non pas Emerson — du fait de la situation actuelle d'oligopole avec seulement deux compagnies ferroviaires. Si nous n'arrivons pas à expédier rapidement nos marchandises vers les ports, nos clients vont nous en faire payer le prix. C'est ce qui est arrivé il y a deux ans avec notre hiver très froid. Je me souviens d'avoir participé à l'époque à une rencontre avec nos clients japonais et le ministre Ritz. Nous leur avons indiqué que nous ferions le nécessaire et que nous avons des lois nous permettant d'agir. Les Japonais n'étaient pas très heureux, et il est bien certain qu'ils peuvent toujours s'approvisionner ailleurs.

Il va être primordial pour tous les secteurs, et notamment celui de la foresterie en Colombie-Britannique, de voir à ce que leurs produits se rendent jusqu'aux marchés. Vous verrez la teneur des recommandations qui seront formulées. Il sera important que vous évaluez bien les éléments à inclure dans cette loi, car c'est un effort qui a été entrepris il y a 20 ans ou 30 ans déjà avec le rapport Estey et les travaux de Kroeger. C'est vraiment notre dernière chance de faire les choses comme il se doit.

Comme vous le savez sans doute, le secteur agricole n'a pas cessé d'accroître ses exportations de façon exponentielle au cours des trois dernières décennies, à un taux de croissance supérieur à celui de l'économie en général. Les groupes de producteurs sont donc nombreux à pouvoir affirmer qu'ils ont déjà fait leurs preuves et qu'ils seront en mesure de tirer parti des possibilités que peut offrir un accord de libre-échange.

Il faut bien le dire, l'industrie a su joindre le geste à la parole. Il suffit de regarder du côté des exportations. Elles ne sont pas en train de diminuer; l'industrie est encore en pleine croissance. Nous avons recours à l'agronomie, à la génétique, à la géolocalisation et à tout ce qui est disponible. L'industrie a vraiment été à la hauteur des attentes de tous les Canadiens en matière de croissance économique.

Par ailleurs, la Table ronde canadienne sur les cultures durables vient d'amorcer ses travaux en vue de l'établissement, d'ici trois ou quatre ans, de protocoles pour une agriculture durable, de la

sustainability, from the farm right to the plate, so to speak. The round table is about 45 members right now on the crop side. I'm sure you have heard on the beef side, whether it's McDonald's or Walmart or Nestlé, everybody is working in the supply chain to come up with a sustainability plan that we can show the world. It will help us prove to the world that, not only are we sustainable, we'll know what our carbon footprints are. We will know all that. We're going to be able to show everyone that we are sustainable, which I believe we currently are.

Last but not least, I'll talk about competitiveness and profitability in the industries. As I mentioned earlier and alluded to, Beer Canada is a member of the Barley Council of Canada, and they are a huge part of the industry — them and the malt. We make up almost 60 or 65 per cent of all the malting barley purchases.

Before I talk about that, here is an interesting fact that we're starting to let everyone know: The domestic beer industry buys about 300,000 tons of malting barley that we malt here in Canada. That's about \$75 million of a product from producers that we will value-add to malt. That's \$75 million in barley. By the time it hits a beer store, in any province, the federal and provincial excise tax on that is well over \$5 billion. The Conference Board of Canada has the number at \$5.8 billion, but I think that also includes the taxes that the employees pay on their payroll taxes and what have you.

You're not going to see any industry in Canada where you get \$75 million on a \$5 billion payout, year in and year out, just at the cash register, that goes to the federal government and the provinces.

I mention that because, on the competitiveness side, the beer industry, back in 2013, started to talk about reviewing what they call their compositional standards in beer. That had not been done since the early 1980s. The beer industry has changed, and we're talking about competitiveness. After all, they make up 50 per cent of all of the purchases of malting barley around the world.

So they had gone to the House of Commons Agriculture Committee to say, "We need to change the compositional standards. We have craft brews that want to add something different — a little spice — because that's what the consumer wants." The committee recognized the importance of it. It was so important they actually made a commitment in the 2014 budget.

Since that time, CFIA has completed their consultations. All we wanted to do was just to ask this committee that those reviews, recommendations and amendments hopefully come up before this

ferme jusqu'à l'assiette, pour ainsi dire. La table ronde réunit quelque 45 membres du côté de la production. Vous avez sans doute entendu parler des efforts déployés dans le secteur du bœuf par les McDonald, Walmart et Nestlé. Tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement se concertent pour en arriver en quelque sorte à un plan de développement durable que nous pourrions présenter au reste du monde. Tous sauront ainsi non seulement que notre industrie est viable, mais que nous connaissons également notre empreinte carbone. Nous serons au fait de toutes ces considérations. Nous pourrions montrer à tout le monde que notre industrie est viable à long terme, ce qui est déjà le cas à mon avis.

Je voudrais aborder en terminant l'importante question de la capacité concurrentielle et de la rentabilité du secteur. Comme je l'ai mentionné précédemment, Bière Canada est l'un des membres du Conseil de l'orge du Canada et constitue — avec le secteur du maltage — l'une des composantes importantes de l'industrie. Nous comptons pour près de 60 p. 100 à 65 p. 100 des achats d'orge brassicole.

Avant que j'en parle, voici un fait intéressant que nous commençons à dire à tout le monde: l'industrie de la bière canadienne achète environ 300 000 tonnes d'orge de brasserie que nous maltons ici au Canada. On parle d'environ 75 millions de dollars pour un produit auquel nous ajoutons de la valeur; 75 millions de dollars d'orge. Au moment où le produit se retrouve dans un magasin de bière, peu importe la province, les taxes d'accise fédérale et provinciales auront dépassé nettement 5 milliards de dollars. Selon les données du Conference Board du Canada, il s'agit de 5,8 milliards de dollars, mais je crois que cela inclut également les taxes que paient les employés sur leurs charges sociales, et ainsi de suite.

Dans aucune industrie au Canada, 75 millions de dollars sur un montant de 5 milliards de dollars ne vont au gouvernement fédéral et aux provinces année après année.

Je le mentionne parce que sur le plan de la compétitivité, en 2013, l'industrie de la bière avait commencé à discuter de la révision de ce qu'elle appelle ses normes de composition. Cela n'avait pas été fait depuis le début des années 1980. L'industrie de la bière a changé, et nous parlons de compétitivité. Après tout, elle fait 50 p. 100 de tous les achats d'orge de brasserie dans le monde.

Lorsque des représentants de l'industrie ont comparu devant le comité de l'agriculture de la Chambre des communes, ils ont dit qu'il fallait changer les normes de composition et que des brasseries artisanales voulaient ajouter quelque chose de différent — un peu de piquant — parce que c'est ce que voulait le consommateur. Le comité a convenu que c'était important, tellement important qu'un engagement figurait dans le budget de 2014 à cet égard.

Depuis, l'ACIA a terminé ses consultations. Tout ce que nous voulions faire, c'était demander à votre comité que ces examens, recommandations et modifications soient étudiés par le

government sometime this year. It is a competitiveness issue. It's also an innovation issue, because they have to compete with all the people around the world.

Other than what Jim has talked about regarding science-based, you will hear an awful lot more about maximum residue levels and low level presence, because those are going to be the new buzzwords for non-tariff trade barriers in the future.

Thank you very much for your time.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. de Kemp and Mr. Everson. We appreciate your testimony. We will now go to the question and answer session.

Senator Unger: Mr. Everson, soybeans are interesting. Are they grown in Alberta?

Mr. Everson: Not in any large number. Some farmers are experimenting in Alberta. The issue there — our researchers are working very hard at faster-maturing varieties that would be suitable for the Alberta climate. We would be excited about having more production in Alberta, but, traditionally, soybeans have been grown in southern Ontario and Quebec.

The seed companies now have developed shorter-term varieties suitable for other climates. Now, in Eastern Ontario, where I'm from, there are tremendous amounts of soybeans, and they are growing into Manitoba. They are slowly moving across the West into Saskatchewan.

There's not much production in Alberta, but I know the Alberta Ministry of Agriculture is working very hard at establishing soybeans in Canada and doing the necessary research. Our research community is working hard at it.

Senator Unger: How do they affect the soil? Are they a rotational crop?

Mr. Everson: Yes, they rotate very well. For a producer, that's one of the main interests they have in soybeans — namely, that they can grow wheat and canola, and then they can rotate through the soybeans. Crop rotation is very healthy for the soil.

Senator Unger: It's also interesting to me that the Netherlands imports a fair amount of soybeans. What would their use be?

gouvernement actuel cette année. Il s'agit d'une question non seulement de compétitivité, mais aussi d'innovation, car ils doivent faire concurrence à tous les gens dans le monde.

Mis à part ce que Jim a dit au sujet des données scientifiques, vous entendrez bien davantage parler des limites maximales de résidus et de présence de faibles quantités, car ce seront les nouveaux mots à la mode concernant les barrières non tarifaires.

Je vous remercie beaucoup de votre attention.

Le vice-président : Merci, messieurs de Kemp et Everson. Merci de votre témoignage. Nous allons maintenant vous poser des questions.

La sénatrice Unger : Monsieur Everson, le soya est intéressant. Le cultive-t-on en Alberta?

M. Everson : Pas en grande quantité. Certains agriculteurs essaient des choses en Alberta. Le problème — nos chercheurs travaillent très fort pour produire des variétés à croissance plus rapide qui conviendraient au climat de la province. Nous serions emballés d'y augmenter la production, mais le soya a toujours été cultivé dans le Sud de l'Ontario et du Québec.

Les entreprises de semences ont créé des variétés qui conviennent à d'autres types de climats. Dans l'Est de l'Ontario, d'où je viens, on trouve maintenant une quantité impressionnante de soya, et il est produit au Manitoba. Il se déplace lentement vers l'ouest, vers la Saskatchewan.

La production de soya en Alberta n'est pas très importante, mais je sais que le ministère de l'Agriculture de la province travaille d'arrache-pied à l'établissement de la culture du soya au Canada et fait les recherches qu'il faut à ce chapitre. Nos chercheurs y travaillent très fort.

La sénatrice Unger : Quelles sont les répercussions sur le sol? S'agit-il d'une culture de rotation?

M. Everson : Oui, la rotation se fait très bien. Pour un producteur, c'est l'un des aspects les plus intéressants du soya — à savoir, la possibilité de cultiver du blé et du canola et de passer au soya. La rotation des cultures est très bénéfique pour le sol.

La sénatrice Unger : Je trouve également intéressant que les Pays-Bas importent une grande quantité de soya. Comment l'utilise-t-on dans ce pays?

Mr. Everson: The Netherlands is a very big market for us — maybe our third or fourth market for Canadian soybeans. Soybeans are used for two different purposes, primarily. The soybean seed itself is about 80 per cent protein and 20 per cent oil. So you take the seed and you crush it, and 20 per cent of the product is vegetable oil that can go into the food vegetable oil market. However, the bulk of it goes to animal feed. It's a great feed for cattle and swine. Most of the product going to Europe will be going into the European animal-feed market.

But we also have a very healthy dynamic food-grade soybean business, almost exclusively in Ontario and Quebec, where we grow non-GMO soybeans that go for the food market around the world. It's used for tofu, soy milk and soy sauces. A fairly healthy amount of that also goes into the Netherlands and Europe.

Canada is quite unique that way in that we have vibrant, genetically modified soybeans for the animal-feed business around the world, where we compete with the Americans and Brazilians, for example, and then we have this very high-value, non-GMO food business, as well.

Senator Unger: You have both mentioned transportation by rail and how critical it is to getting all of these crops to market; yet we know that because of the issues pipelines are facing, they should be taking a lot of that burden, if you will — or that market product — from the railways, and bitumen could be sent by other means.

I know you commented, Mr. de Kemp, but do you both see — it has been a real factor, as well. How do you see this being resolved?

Mr. de Kemp: I'll start if I can, Jim. A couple of things: First of all, currently in front of the government again is Bill C-30 and whether or not they want to extend the 160 kilometre interswitching. We're hearing there may be some reticence. We certainly know that that has enabled, certainly for the line companies, we understand, better ability to negotiate rates with respect to interswitching. We are also hearing that from the forestry industry.

As to switching right now, rail cars on crude oil or back to grain or what have you, the capacity was there even before Bill C-30. The issue was they are saying that, with the cold weather, the brakes wouldn't work on the locomotives. The answer to that was you just put an extra locomotive in the middle. The issue was dealing with running stock and power, as they call it.

M. Everson : Les Pays-Bas représentent un très grand marché pour nous — peut-être le troisième ou quatrième marché en importance pour le soya canadien. Le soya est utilisé principalement pour deux choses différentes. La graine de soya contient des protéines, à 80 p. 100, et de l'huile, à 20 p. 100. Il s'agit donc de triturer les graines, et 20 p. 100 du produit est de l'huile végétale qui peut être intégrée dans le marché de l'huile végétale. Cependant, la majeure partie est destinée aux aliments pour animaux. C'est excellent pour les bovins et les porcs. La majeure partie du produit exporté en Europe est destinée au marché des aliments pour animaux.

Or, nous avons également une très bonne industrie de soya de qualité alimentaire, presque exclusivement en Ontario et au Québec. Nous produisons du soya non génétiquement modifié destiné au marché de l'alimentation partout dans le monde. On l'utilise pour le tofu, le lait de soya et des sauces de soya. De plus, une assez bonne partie est exportée aux Pays-Bas et en Europe.

Le Canada se distingue des autres pays en ce sens qu'il produit du soya génétiquement modifié qui est destiné à l'industrie des aliments pour animaux partout dans le monde, et il fait concurrence aux Américains et aux Brésiliens, par exemple, à cet égard; et il a aussi cette industrie de très grande valeur, soit celle des aliments non génétiquement modifiés.

La sénatrice Unger : Vous avez tous les deux parlé du transport ferroviaire et vous avez dit à quel point il est important pour mettre toutes ces cultures sur le marché; nous savons qu'en raison des problèmes qui touchent les pipelines, ils devraient enlever une bonne partie du fardeau, si l'on veut — ou ce produit mis en marché —, des chemins de fer, et le bitume pourrait être acheminé par d'autres moyens.

Je sais que vous en avez parlé, monsieur de Kemp, mais j'aimerais avoir votre point de vue à tous les deux — c'est vraiment un facteur déterminant également. Comment le problème peut-il être résolu, à votre avis?

M. de Kemp : Je vais commencer si possible, Jim. Je veux dire deux ou trois choses. Tout d'abord, à l'heure actuelle, le gouvernement est encore saisi du projet de loi C-30 et il doit déterminer s'il veut allonger la limite d'interconnexion, qui est de 160 kilomètres. Nous entendons dire qu'il y a une certaine réticence. Nous savons que cela a donné, assurément aux compagnies ferroviaires, d'après ce que nous comprenons, de meilleurs moyens de négocier les taux. C'est ce que dit également l'industrie forestière.

En ce qui concerne l'interconnexion à l'heure actuelle, les wagons, pour le pétrole brut ou le grain, ou autre chose, la capacité existait même avant le projet de loi C-30. Ils disent que le problème, c'était que compte tenu du temps froid, les freins des locomotives ne fonctionnaient pas. La solution consistait simplement à ajouter une locomotive au milieu. Le problème concernait les réserves et le pouvoir, comme ils le disent.

I'll watch what I say here, but there has been a lot of whittling down of infrastructure on some of the railways, not all of them, but certainly one in particular. I think everyone knows what I'm referring to.

A good example is that, if you are flying, as far as capacity goes, if you fall behind because of weather-related snow or what have you, people get stranded in an airport for a day or a day and a half, with all the smoke and hum around North America. Within two or three days, everybody is back to where they are. They have that capacity to bring in extra planes. If they had to run the passenger airline industry like the railways, you'd still be sitting in an airport for three months because they had only so many planes to take everybody.

Part of that is that the capacity is there. The efficiencies are there. Grain companies have gone from 3,000 elevators or 2,800 elevators down to a little over 300. They have really built in big throughput, 100-car spots. The efficiency is there. They can turn these things around in 24 hours. It is whether or not the railways are going to get it there on time. They seem to be able to do that for the automotive industry and just-in-time deliveries for auto parts. We just hope that they could do the same for us.

Senator Oh: Thank you, gentlemen. Very interesting presentation on the soybean market.

I remember that some 35 or 40 years ago, my friend used to come to Tillsonburg, Ontario, to buy soybeans.

Mr. Everson: They are still doing it.

Senator Oh: Soybeans are widely used in the Asian market. Every day, on the table, there would be soybeans.

Are Canadian soybeans embodying part of Canada's brand strategy?

Mr. Everson: That's a really good question. We are looking more seriously at whether we can brand Canadian soybeans in foreign markets. I think Canada has a really excellent reputation. When we do our work in Japan, South Korea and other markets, people think very highly of Canada. I think they are very interested in Canada from a food safety point of view. People recognize that Canada has a very strong regulatory agency, and we have high standards for food quality. That is a concern in some markets.

We are not selling a final product; we are selling an ingredient that goes into a product. So it's a bit more of a challenge to brand because you're not saying this is Canadian soy milk, for example, or Canadian tofu; you are saying it is tofu made with Canadian soybeans. We are looking at that, and we are excited about the possibilities there.

Je vais faire attention à ce que je dis, mais il y a eu des réductions importantes sur le plan des infrastructures dans le cas de certains chemins de fer. Ce n'est pas le cas de tous, mais c'est le cas d'un en particulier. Je pense que tout le monde comprend de quoi je parle.

À titre d'exemple, dans le transport aérien, sur le plan de la capacité, si l'on prend du retard en raison de chutes de neige, ou je ne sais trop quoi, les gens restent coincés dans un aéroport pendant un jour ou un jour et demi, avec tout ce que cela comporte en Amérique du Nord. En deux ou trois jours, tout le monde revient là où il est censé être. Le secteur a cette capacité d'avoir des avions supplémentaires. Si l'industrie des transporteurs aériens de passagers devait être gérée de la même façon que celle des chemins de fer, les gens resteraient dans un aéroport pendant trois mois parce qu'il n'y aurait qu'un nombre limité d'avions pour tout le monde.

On peut dire que la capacité est là. Les gains d'efficacité sont là. Les entreprises céréalières sont passées de 3 000 silos, ou 2 800 silos, à un peu plus de 300. Elles se sont réellement dotées d'une grande capacité, 100 places de wagons. L'efficacité est là. Elles peuvent adapter les choses en 24 heures. La question est de savoir si la marchandise va pouvoir se rendre à temps par voies ferrées. On semble pouvoir le faire pour l'industrie de l'automobile et pour la livraison juste à temps des pièces automobiles. Nous aimerions que ce soit la même chose pour nous.

Le sénateur Oh : Merci, messieurs. L'exposé sur le marché du soya était très intéressant.

Je me rappelle qu'il y a 30 ou 40 ans, mon ami venait à Tillsonburg, en Ontario, pour acheter du soya.

M. Everson : Cela se fait encore.

Le sénateur Oh : Le soya est très utilisé sur le marché asiatique. Tous les jours, sur la table, il y a du soya.

Le soya canadien contribue-t-il à donner forme à la stratégie relative à la marque du Canada?

M. Everson : C'est une excellente question. Nous nous penchons plus sérieusement sur notre capacité de créer la marque du soya canadien dans les marchés étrangers. Je pense que le Canada a vraiment une excellente réputation. Quand nous travaillons au Japon, en Corée du Sud et dans d'autres marchés, nous constatons que les gens tiennent le Canada en très haute estime. Je pense que le Canada les intéresse beaucoup du point de vue de la salubrité alimentaire. Les gens reconnaissent que le Canada a une agence de réglementation très solide et que nous avons des normes très élevées en matière de qualité des aliments. C'est une préoccupation dans certains marchés.

Nous ne vendons pas un produit final; nous vendons un ingrédient qui entre dans un produit. Il est donc plus difficile de créer une marque parce qu'on ne dit pas que c'est du lait de soya canadien, par exemple, ou du tofu canadien; on dit que c'est du

Senator Oh: What about barley?

Mr. de Kemp: Barley's interesting. There are two or three different markets. Some of the branding we are starting to do. The Barley Council of Canada's website has a thing called gobarley.com, where we've got the nutritional standards and health claims now approved, as far as cholesterol reducing goes. We have a number of recipes. It's a very expensive program that we're running on the branding of Canadian quality food barley. Certainly also, in Japan, a line company does about 75,000 tonnes of food barley in Japan right now. We are working on the branding on that.

On the malt side and malting barley, it is generally recognized around the world that Canadian malting barley is a little more expensive. In some cases, we do get a bit of a premium. The reason for that is some of the chemical composition of the beta-glucans. For brewers around the world, I refer to it almost like a cooking sherry. It goes well with everything. So they'll use that to blend with some of the lower quality, particularly in Australia. So we do that.

I alluded to China earlier in my comments. We are going to start, hopefully this fall, recognizing where we think the opportunities are now in feed barley because of China switching out of corn a little bit. For feed barley in Canada, the protein is usually 13 per cent. Australian feed barley is 9 per cent. The Chinese came to Canada, to some feed mills, back in late fall, and we talked about food barley and they asked the question about protein, and they almost fell off their chairs. They opened up their laptops and started working on what the prices would work out to on the compositional standards to go into feed, particularly for the duck market. So we do see an opportunity, and we are going to want to try to brand that on the protein side. You understand this; everything is almost commoditized now. Barley is not barley is not barley, and soybeans are not soybeans are not soybeans. If you can carve out a niche because of the qualities and if you can brand that, that gives you a bit of a leg up so that not all barley or wheat is treated equally. Good point.

[Translation]

Senator Dagenais: My first question is addressed to Mr. Everson. In listening to you, one can see that your industry is doing very well. However, you mentioned being marginal on the world stage, behind the United States and Brazil.

tofu fabriqué avec du soya canadien. Nous nous penchons là-dessus et nous sommes enthousiasmés par les possibilités qui s'offrent.

Le sénateur Oh : Qu'en est-il de l'orge?

M. de Kemp : La situation de l'orge est intéressante. Il y a deux ou trois marchés différents. Nous commençons à créer une marque. Le site web du Conseil de l'orge du Canada comporte un élément appelé gobarley.com. On y trouve les normes nutritionnelles et les allégations santé qui sont maintenant approuvées concernant la réduction du taux de cholestérol. Nous avons des recettes. Nous mettons en œuvre un programme très coûteux afin de créer la marque de l'orge alimentaire canadienne de qualité. En plus, nous avons une entreprise qui produit environ 75 000 tonnes d'orge alimentaire au Japon, en ce moment. Nous travaillons à la création de la marque relative à cela.

En ce qui concerne l'orge brassicole, on reconnaît généralement partout dans le monde que l'orge brassicole canadienne est un peu plus coûteuse. Dans certains cas, nous obtenons une petite prime. Cela s'explique par la composition chimique des bêta-glucanes. Pour les brasseurs à l'échelle du monde, c'est presque comme un sherry de cuisson. Il va bien avec tout. Les brasseurs l'utilisent pour le mélanger à des produits de moindre qualité, particulièrement en Australie. C'est l'une des choses que nous faisons.

J'ai mentionné la Chine, tout à l'heure. Nous espérons commencer cet automne à cerner les endroits où des débouchés existent pour l'orge fourragère étant donné que la Chine s'éloigne un peu du maïs en ce moment. La teneur en protéines de l'orge fourragère au Canada est habituellement de 13 p. 100. En Australie, elle est de 9 p. 100. Les Chinois sont venus au Canada visiter certaines provenderies, vers la fin de l'automne dernier. Nous avons parlé de l'orge alimentaire et ils ont posé la question de la teneur en protéines: ils sont presque tombés de leurs chaises. Ils ont ouvert leurs ordinateurs portatifs et se sont mis à évaluer le prix en fonction des normes de composition pour l'orge fourragère, particulièrement pour le marché du canard. Nous voyons donc un débouché, et nous allons vouloir essayer de fonder la marque sur l'aspect de la teneur en protéines. Vous comprenez cela: presque tout est banalisé. Cependant, toute l'orge n'est pas créée égale, et c'est la même chose pour le soya. Si vous pouvez vous forger un créneau grâce aux caractéristiques du produit et que vous êtes capable de créer une marque, cela vous aide un peu à faire en sorte qu'on ne traite pas de la même manière toute l'orge ou tout le blé. C'est un bon point.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Ma première question s'adresse à M. Everson. En vous écoutant, je constate que votre industrie se porte bien. Toutefois, sur l'échiquier mondial, vous avez mentionné être marginal, derrière les États-Unis et le Brésil.

In the context of the free trade agreements, among others those that will be concluded with Europe and Asia, what are your export objectives? I would also like to hear about your marketing strategy.

[English]

Mr. Everson: Our strategy really focuses on markets where we feel we have a real opportunity to gain.

We have, for many years, in the food grade market, been dominant in Japan. Japan has been an extremely important market for us and continues to be. In that market, we spend time every year going to Japan and meeting with the various industry associations to make sure that they understand the development of our crop and the quality aspects of our crop and what we are doing in terms of new variety development to meet their concerns. That is one strategy there.

We are also, with our new production, interested in East Asian markets that can be quite different. For our industry, they are new markets, markets that we haven't been in before, where commercial practices and trade flows can be different. In that respect, we are doing market research so that we can understand those markets better, learning about the structure of the market. Countries like Vietnam, Indonesia and Taiwan are markets that are new for the Canadian soybean industry. We understand who the major participants are, what the competitive landscape is like and what the structure of the industry is. Our next step from that would be to go to those markets and do outgoing missions, where we meet with those people, build contacts and start to talk to them about what their specific requirements are in those countries.

In February of this year, we went to South Korea. That was our first time, as an industry association representing Canadian soybeans, to go to South Korea. It is very much building on the free trade agreement. The free trade agreement with South Korea created a special quota for Canadian soybeans, and so we are there trying to exploit that quota and also to understand from the South Koreans what their specific interests in soybeans are in terms of quality characteristics, the use profile of soybeans in that market. You can use soybeans for so many different things. We are interested in what their key requirements are.

One thing I would add to that is that at the beginning, when I talked about my list, it was the agricultural policy framework. One of the things that the Government of Canada and the provincial agriculture policy framework does is it aligns the provinces and the federal government, and it provides financial support that is cost-shared with our industry for market-developed work. It is extremely valuable to us, especially when we are up against some very big marketing budgets in the United States.

Dans le cadre des accords de libre-échange, entre autres ceux qui seront conclus avec l'Europe et l'Asie, quels sont vos objectifs d'exportation? J'aimerais aussi que vous nous parliez de votre stratégie de mise en marché.

[Traduction]

M. Everson : Notre stratégie se concentre vraiment sur les marchés où nous estimons avoir des possibilités réelles de gain.

En ce qui concerne le marché alimentaire, nous sommes dominants depuis de nombreuses années au Japon. Le Japon est un marché d'une très grande importance pour nous. Pour ce marché, nous allons chaque année au Japon et rencontrons les gens des diverses associations de l'industrie afin de nous assurer qu'ils comprennent le développement de notre culture, les aspects qualitatifs de notre culture et ce que nous faisons sur le plan du développement de nouvelles variétés pour répondre à leurs préoccupations. Alors c'est un aspect.

En ce qui concerne notre nouvelle production, nous sommes aussi intéressés aux marchés de l'Asie de l'Est, qui peuvent être très différents. Ce sont pour notre industrie de nouveaux marchés où nous ne sommes jamais allés avant et où le flux des échanges commerciaux peut être différent. Nous faisons pour cela des études de marché afin de mieux comprendre ces marchés et d'en apprendre la structure. Les pays comme le Vietnam, l'Indonésie et Taiwan sont des marchés nouveaux pour l'industrie canadienne du soya. Nous savons qui sont les principaux participants, quel est le paysage concurrentiel et quelle est la structure de l'industrie. La prochaine étape serait d'aller dans ces marchés et de participer à des missions là-bas, de manière à rencontrer les gens, à établir des contacts et à entreprendre des discussions avec eux sur les besoins particuliers de ces pays.

En février, nous sommes allés en Corée du Sud. C'était la première fois en tant qu'association industrielle représentant l'industrie du soya canadien. Nous misons dans une grande mesure sur l'accord de libre-échange conclu avec la Corée du Sud, qui a créé un contingent spécial pour le soya canadien. Nous essayons donc d'exploiter ce contingent et d'apprendre des Sud-Coréens quels sont leurs intérêts particuliers pour le soya sur le plan des caractéristiques de qualité et du profil d'utilisation du soya dans ce marché. Il y a de très nombreux usages pour le soya. Nous voulons connaître leurs principaux besoins.

J'ajouterais qu'au début, quand j'ai parlé de ma liste, c'était le cadre stratégique pour l'agriculture. L'une des choses que le cadre stratégique pour l'agriculture du gouvernement du Canada et des provinces fait, c'est d'harmoniser les provinces et le gouvernement fédéral et de donner un soutien financier dont le coût est partagé avec notre industrie pour le travail de développement de marchés. Cela nous est très précieux, surtout avec les énormes budgets de commercialisation qu'ils ont aux États-Unis.

[Translation]

Senator Dagenais: I have another question for our two witnesses. Canada imposes quality standards, while other countries are less rigorous. Do these standards have an impact on the price of soy and barley destined for export?

[English]

Mr. Everson: I certainly believe that quality is key to pricing, internationally. I mentioned our food-grade market. There is a price premium attached to the quality of Canadian soybeans, and we use that as a marketing card, internationally.

We talk about our quality, and we talk about what we believe to be our superior quality assurance program, that is, the regulatory structure we have around assuring quality in Canada before export. We talk about that, and I am convinced that provides for a premium price in some markets, to an extent; at one point, it will be a price issue. But our export markets appreciate Canadian quality.

Mr. de Kemp: In malting barley and malt, that is the case. As I alluded to earlier, higher prices are paid because they use that to blend some of the lower quality.

Being in China last year and meeting about COFCO, they have continually harped on the fact of butter prices being higher than, particularly, Australia. Would we want to consider going down to the lowest common denominator, which they call feed-add quality, which is a quality slightly higher than feed. We said no because we would ruin the markets we currently have, particularly the domestic North American, Japanese and Korean markets, and it is not worth it.

The Aussies have expanded heavily on that, but we can't be all things to all people. That is our differentiation on barley and malt.

With respect to feed barley, again we see an opportunity, particularly in China. This protein thing kind of came out of the blue; we didn't realize that. Mind you, feed barley wasn't on China's radar before, either, but they have issues as far as their corn imports and GMO, and barley is not a GMO.

To brand that, we will focus on that. We have a memorandum of understanding with China Agriculture University that we signed last spring to try to work collectively at some point on feed trials and maybe extension services in bringing master's students over to study in Canada at, for example, the University of Saskatoon. We are trying to do that, particularly in some of these newer markets, because everyone recognizes that, whether it is on quality or whatever, you can't just go in there and state a price; it's all about establishing and building relationships in Asia, and

[Français]

Le sénateur Dagenais : J'ai une autre question qui s'adresse à nos deux témoins. Le Canada impose des normes de qualité, alors que d'autres pays sont moins rigoureux en ce sens. Ces normes exercent-elles une influence sur le prix du soya et de l'orge qui sont destinés à l'exportation?

[Traduction]

M. Everson : Je crois que la qualité est un facteur essentiel du prix, à l'échelle internationale. J'ai mentionné notre marché de produits de qualité alimentaire. Il y a un supplément pour la qualité du soya canadien, et nous utilisons cela dans notre commercialisation à l'étranger.

Nous parlons de notre qualité et de notre programme d'assurance d'une qualité que nous estimons supérieure, c'est-à-dire la structure réglementaire qui entoure l'assurance de la qualité au Canada, avant l'exportation. Nous parlons de cela, et je suis convaincu que cela se traduit par un supplément dans certains marchés; il arrivera un point où le prix sera en jeu. Mais nos marchés d'exportations aiment la qualité des produits canadiens.

M. de Kemp: C'est le cas pour l'orge brassicole et le malt. Comme je l'ai mentionné précédemment, on paie davantage parce que l'orge est mélangée à des produits de qualité inférieure.

Nous étions en Chine, l'année passée, pour discuter de COFCO, et ils revenaient constamment sur les prix du beurre qui étaient supérieurs à ceux de l'Australie en particulier. Ils voulaient que nous envisagions de l'abaisser au plus faible dénominateur commun, ce qu'ils appellent la qualité additif alimentaire, qui se situe juste au-dessus de celle des aliments pour animaux. Nous avons refusé parce que nous ruinerions nos marchés actuels, en particulier ceux de l'Amérique du Nord, du Japon et de la Corée, et cela n'en vaut pas la peine.

Les Australiens ont pris beaucoup d'expansion de cette façon, mais nous ne pouvons plaire à tout le monde. C'est ce qui nous distingue, pour l'orge et le malt.

En ce qui concerne l'orge fourragère, encore là, nous voyons des possibilités, en particulier en Chine. La question de la teneur en protéines est venue de nulle part. Nous ne nous étions pas rendu compte de cela. Précisons que l'orge fourragère n'était pas au programme de la Chine avant non plus, mais ils ont des problèmes concernant leurs importations de maïs et les OGM, et l'orge n'est pas un OGM.

Pour créer la marque, nous allons nous concentrer là-dessus. Le printemps dernier, nous avons signé avec l'Université de l'agriculture de Chine un protocole d'entente visant à travailler ensemble, à un moment donné, à des essais de l'orge fourragère et, peut-être, à des services de formation selon lesquels des étudiants à la maîtrise viendraient étudier au Canada, par exemple, à l'Université de Saskatoon. Nous essayons de faire cela, en particulier dans certains des nouveaux marchés parce que tout le monde reconnaît qu'on ne peut pas tout simplement aller là-bas

that takes a while. You can have the best price and quality, but if they don't know you, they aren't going to buy from you — not until you have established that relationship.

Senator Tardif: Congratulations on the success of your industries. As you stated, Mr. de Kemp, you have delivered to the growth of the industry and to the Canadian economy.

I want to go back to the issue of genetic modification. Mr. Everson, you said you have both genetically and non-genetically modified soybeans. If I understand it, barley is not genetically modified. You also indicated that “maximum residue” and “low-level presence” are words we will be hearing a lot of.

Are these considered non-tariff barriers, and to what extent is this restricting your access to the European market?

Mr. Everson: In the case of biotechnology, again, the issue there is that all countries, including Canada, have a zero tolerance of GMO events that aren't approved. In other words, in order to enter that market, the regulatory agency in the importing country has to do a science-based review of the seed and approve it.

The challenge we have is that such a review is done in a relatively timely fashion in some countries and slowly in others. It sets up a situation where a seed can be approved in one country, and that gives the seed developer the legal right to commercialize the seed in that country; yet there isn't approval in an export market. We have a fungible grain supply. Producers bring their grain in, and it goes into a single system and is exported, so it is difficult and expensive to separate a GM seed from a non-GM seed, because it all essentially goes into a system, for the most part. In Canada, we have a very segmented system for GM and non-GM soybeans.

But the challenge with commodity exports is that if you don't have approval in every one of your major markets, you can't commercialize the product, because there is concern then that the non-approved event will end up in a single market.

In Europe, we have situations where the companies will apply across the world. Canada will approve it and do a science-based review that will take two years; it is a very substantial and robust review to approve the product. The United States and Japan will do that.

Then, traditionally, we find that the European Union takes longer. So we are waiting for the approval of the product in order to provide it to Canadian farmers, and Canadian farmers really want it, because it is a new innovation and tool. Yet we are being held back in providing that to a Canadian producer because of a single country's lack of approval of the technology. It is something that our government is very aware of and works with us to address.

et dire un prix, qu'il soit fondé sur la qualité ou sur autre chose; en Asie, il faut créer des liens et les développer, et cela prend du temps. Vous pouvez bien avoir le meilleur prix et la meilleure qualité; s'ils ne vous connaissent pas, ils ne vont pas acheter de vous — pas tant que vous n'avez pas établi cette relation.

La sénatrice Tardif : Je vous félicite du succès de vos industries. Comme vous l'avez dit, monsieur de Kemp, vous avez contribué à la croissance de l'industrie et à celle de l'économie canadienne.

J'aimerais revenir à la question de la modification génétique. Monsieur Everson, vous avez dit que vous avez du soya modifié génétiquement et du soya non modifié génétiquement. Si je comprends bien, l'orge n'est pas génétiquement modifiée. Vous avez aussi dit que « limites maximales de résidus » et « présence de faibles concentrations » sont des expressions que nous allons entendre souvent.

Est-ce que ce sont des obstacles non tarifaires, et dans quelle mesure cela restreint-il votre accès au marché européen?

M. Everson : En ce qui concerne la biotechnologie, le problème, c'est que tous les pays, y compris le Canada, ont une tolérance zéro pour les OGM qui ne sont pas approuvés. Autrement dit, pour qu'on puisse entrer sur le marché, l'agence de réglementation du pays importateur doit faire un examen scientifique de la semence et l'approuver.

Le problème, avec cet examen, c'est qu'il se fait assez rapidement dans certains pays, alors qu'il faut plus de temps dans d'autres pays. Une semence sera donc approuvée dans un pays, ce qui donne à son concepteur le droit de la commercialiser dans ce pays; cependant, il n'y a pas d'approbation dans un marché d'exportation. Nos grains sont fongibles. Les producteurs apportent leurs grains: tout va dans un seul système et tout est exporté, alors il est difficile et compliqué de séparer les grains GM des autres, parce que tout va dans un seul système, essentiellement. Au Canada, nous avons un système très segmenté pour le soya GM et le soya qui n'est pas GM.

Cependant, la difficulté avec l'exportation de marchandises, c'est que si vous n'avez pas l'approbation dans chacun de vos grands marchés, vous ne pouvez pas commercialiser le produit parce qu'on craint que la contamination non autorisée aboutisse dans un seul marché.

En Europe, il y a des cas d'entreprises qui présentent une demande à l'échelle mondiale. Le Canada donne son approbation et mène un examen scientifique qui prend deux ans; l'approbation est accordée après un examen très approfondi et solide. Les États-Unis et le Japon font cela.

Puis, règle générale, nous constatons que l'Union européenne prend plus de temps. Alors nous attendons l'approbation du produit pour le donner aux agriculteurs canadiens, qui le veulent vraiment, parce que c'est une innovation et un nouvel outil. Malgré cela, nous ne pouvons pas le fournir à un producteur canadien parce qu'un seul pays n'a pas approuvé la technologie. Notre gouvernement est très conscient de cela et travaille avec nous à résoudre cette situation.

In terms of maximum residue levels, that will apply regardless of whether there is a GMO; it has to do with crop production products. The challenge there is that it is a chaotic situation. Countries around the world are setting up their own lists of maximum residue levels that are different one from the other and could be different from the maximum residue levels in Canada. A Canadian farmer can look at the maximum residue level on a product in Canada and can produce against that tolerance level, but in the import market, it could be lower. That would then create a situation where you would have a trade problem.

Whether they are deliberately trade-restrictive, or trade-restrictive because of the lack of international order, the key thing is to try to align countries and have them work together to resolve these problems together with a science-based approach.

Senator Tardif: Mr. de Kemp, do you wish to comment?

Mr. de Kemp: In terms of the reason barley is non-GMO, if you take a look at acres around the world, it hasn't been financially feasible, in my view, for companies that want to get into that business.

Up until UPOV of 1991 farmers could use their seed over and over again. In certain industries like beer and malt, we are asking for certified seed again every year, which helps to further develop it. Basically, I think of the back-crosses on barley.

I am from a corn and soybean farm here in Nepean, at the west end of Ottawa. The whole issue there is that you can't use your seed over and over again, because of the terminator gene or whatever they call it. So you can only grow that corn that one year; you can't put it back in the ground.

The non-GMO, on the malt and barley side, is driven by consumer preference and, more importantly, the brewers saying that they don't want it. We have been successful up to this point on some varietal development in not using that.

Senator Tardif: Why would you choose not to make all of the soybeans non-GMO?

Mr. Everson: The producer has a choice of what they want to produce. GMO provides them all sorts of new capabilities for weed control. With the use of GM, you reduce the amount of work that you have to do as a producer. It changes your cultivation practices. You can cultivate less and control weeds very effectively. What GM seeds have been able to do is save the farmer a lot of money, and it goes to their bottom lines. So they are prepared to pay for that technology, that innovation, because it improves their profitability.

Senator Tardif: When you are producing soy milk or tofu, are you using GM or the non-GM soybean for human consumption?

Pour ce qui est des limites maximales des résidus, cela s'applique qu'il s'agisse d'un OGM ou pas: c'est lié aux produits agricoles. Le problème, c'est que la situation est chaotique. Les pays partout dans le monde dressent leur propre liste de limites maximales des résidus, ce qui fait que les limites sont toutes différentes et qu'elles peuvent être différentes des limites établies au Canada. Un agriculteur canadien peut se fier à la limite maximale des résidus d'un produit au Canada et produire en fonction de ce degré de tolérance, mais dans le marché d'importation, la limite pourrait être inférieure. Cela pourrait causer un problème d'ordre commercial.

Que les restrictions au commerce soient délibérées ou causées par l'absence d'un ordre international, l'essentiel est d'essayer d'obtenir l'harmonisation entre les pays et de les faire travailler ensemble à résoudre ces problèmes sur la base d'une approche scientifique.

La sénatrice Tardif : Monsieur de Kemp, aimeriez-vous dire quelque chose?

M. de Kemp : L'orge n'est pas GM parce que, si vous regardez à l'échelle mondiale, ce n'est pas financièrement réalisable, d'après moi, pour les entreprises qui veulent se lancer dans ce domaine.

Jusqu'à l'UPOV, en 1991, les agriculteurs pouvaient réutiliser leurs semences à volonté. Dans certaines industries comme celle de la bière et du malt, nous demandons des semences certifiées chaque année, ce qui aide au développement. En gros, je pense aux rétrocroisements de l'orge.

Je viens d'une ferme de maïs et de soya, ici, à Nepean, dans l'ouest d'Ottawa. Le problème à cet endroit, c'est que vous ne pouvez pas réutiliser vos semences à volonté à cause du gène terminator, peu importe comment on l'appelle. Vous pouvez utiliser la semence de maïs une fois; après, vous ne pouvez pas récolter les semences et les utiliser.

Du côté du malt et de l'orge, il n'y a pas d'OGM parce que c'est la préférence des consommateurs et, surtout, parce que les brasseurs ont dit qu'ils n'en veulent pas. Nous avons réussi jusqu'à maintenant à soutenir la création de variétés sans cela.

La sénatrice Tardif : Pourquoi choisiriez-vous de ne pas produire que du soya non génétiquement modifié?

M. Everson : Le producteur peut choisir ce qu'il veut produire. Les OGM lui donnent toutes sortes de nouvelles capacités de lutte contre les mauvaises herbes. Avec les OGM, vous réduisez le travail que vous devez faire comme producteur. Cela change vos pratiques agricoles. Vous pouvez cultiver moins et lutter très efficacement contre les mauvaises herbes. Les semences GM ont permis à l'agriculteur d'épargner de l'argent, et cela a un effet sur ses résultats. Il est donc prêt à payer le prix de cette technologie, de cette innovation, parce que cela améliore sa rentabilité.

La sénatrice Tardif : Lorsque vous produisez du lait de soya ou du tofu, utilisez-vous du soya GM ou non GM pour la consommation humaine?

Mr. Everson: Mostly, it is non-GM, but, if the consumer were to accept it, it would be perfectly acceptable to use GM also. There is no difference between conventional and GM from a product-use point of view. It is a consumer preference.

Senator Tardif: Is it labelled?

Mr. Everson: It's labelled in many countries. There is mandatory labelling.

Senator Tardif: In Canada?

Mr. Everson: In Canada, there is not currently mandatory labelling. There is a voluntary labelling standard. So companies that want to label that a product is non-GMO can do so, but there's no mandatory labelling, at the moment, in Canada.

Senator Beyak: Thank you for that presentation.

I was interested in what you were telling us about the new framework for 2018 for Growing Forward. I wondered if you have a meaningful seat at that table and if they share the challenges and concerns that you raised. They were excellent.

Mr. Everson: The Department of Agriculture is very consultative on most things. We work closely with them. On the agriculture policy framework, there is a group now that is working on developing what the policy framework would look like, what the themes of it will be. They will reach out to the provinces and do a lot of consultation with the provinces, and they'll reach out to our commodity groups and speak to us too. So it is a good process, I think.

Senator Beyak: May I ask Mr. de Kemp, also? I share your concern about the national economic security issue of our railroads. Many of the committees I sit on are hearing the same concerns. I think the Emerson report was good, but I don't believe the urgency was there in it.

I wondered about your opinion on that. I don't think anyone recognizes how crucial our railroad transportation and our ports are.

Mr. de Kemp: Having seen this twice before in the Kroeger report and the Estey report — and I graduated in 1981 from the University of Guelph and ended up working for Cargill — and going through all of this before and seeing the challenges back then, I truly believe this is our last kick at the can to really set it right. Sure, there are going to have to be some infrastructural issues. If there are, it'll be regarding port congestion, and it's not just grain and what have you. However, the urgency is there. If you want to construct something or you need to take a look at where you want to be five or six years from now, you had better do it now.

M. Everson : Nous utilisons surtout du soya non GM, mais si les consommateurs l'acceptaient, il serait parfaitement acceptable d'utiliser également du soya GM. Lorsqu'il s'agit de l'utilisation du produit, il n'y a aucune différence entre le soya traditionnel et le soya GM. Cela dépend de la préférence du consommateur.

La sénatrice Tardif : Est-il étiqueté?

M. Everson : Il est étiqueté dans de nombreux pays. L'étiquetage est obligatoire.

La sénatrice Tardif : Au Canada?

M. Everson : Au Canada, l'étiquetage n'est actuellement pas obligatoire; il y a une norme sur l'étiquetage volontaire. Il s'ensuit que les entreprises qui souhaitent préciser que leur produit est non GM sur l'étiquette peuvent le faire, mais en ce moment, l'étiquetage n'est pas obligatoire au Canada.

La sénatrice Beyak : Je vous remercie de votre exposé.

Ce que vous nous avez dit au sujet du nouveau cadre de 2018 pour Cultivons l'avenir m'intéresse. J'aimerais savoir si vous exercez une certaine influence lors de ces discussions et si les intervenants font face aux préoccupations et aux défis que vous avez soulevés. Il s'agissait d'excellents exemples.

M. Everson : Le ministère de l'Agriculture mène des consultations sur la plupart des sujets. Nous collaborons étroitement avec ce ministère. Un groupe d'intervenants s'efforce actuellement d'élaborer un cadre stratégique pour l'agriculture, ainsi que les thèmes qui le formeront. Ils mèneront de nombreuses consultations dans les provinces et dans les groupes de producteurs, et ils nous consulteront également. À mon avis, c'est un bon processus.

La sénatrice Beyak : Puis-je également poser cette question à M. de Kemp? Je partage votre préoccupation au sujet de la prospérité économique nationale de nos chemins de fer. Un grand nombre des comités dont je fais partie entendent les mêmes préoccupations. Le rapport Emerson était un bon rapport, mais je ne crois pas qu'il décrivait l'urgence de la situation.

J'aimerais connaître votre avis à cet égard. Je ne crois pas qu'on se rend compte de l'importance du transport ferroviaire et de celle de nos ports.

M. de Kemp : Puisque j'ai vu cela deux fois auparavant, c'est-à-dire dans le rapport Kroeger et dans le rapport Estey — j'ai obtenu mon diplôme de l'Université de Guelph en 1981 et j'ai travaillé pour Cargill —, que je suis déjà passé par là et que j'ai eu connaissance de tous les défis qui se posaient à l'époque, je crois vraiment que c'est notre dernière chance d'arranger les choses. Manifestement, il y aura des problèmes liés à l'infrastructure. Ces problèmes seront causés par l'encombrement des ports, et ce n'est pas seulement à cause des grains et d'autres produits. Toutefois, il y a urgence. Si vous souhaitez construire quelque chose ou si vous devez prévoir votre situation dans cinq ou six ans, il vaut mieux le faire maintenant.

Hopper cars will be a huge issue in the grain industry as those cars basically go into retirement. To order a new hopper car right now, it is about a three-year wait. The grain industry, collectively, has got its act together, all of us, sitting at the table. We know where we need to go. We know what the issues are. We know what we thought could be fixed to address those issues. A lot of other groups are really impressed with the grain industry coming together, as we have, on that issue. But that urgency is there; it really is. Sure, we have gotten through this hump right now, as far as the backlog issue on grain goes, but it could happen again. It is not just if you get an increase in production. If you get cold weather, you need that power capacity. We have the data right now. We know, when you order the car, how long it takes. We know where the efficiencies are. We know where the efficiencies aren't. When you are dealing with oligopolies, everything depends on railways to ports for all our exports. That's why I say that it really is in our national economic security interest, and it is not just for grain.

Mr. Everson: I just wonder if I could add to that. I agree, and I think your question is very good from a point of view of national economic security. It is a very key point. To Senator Unger's question earlier about the principle thing. There are so many details associated with the transportation issues in grain, but the principle point is the issue of reciprocal performance accountability. I will hear from every one of our participants in the value chain that there has to be a way of ensuring that if a railway spots a car for an exporter and that exporter is not able to stick to the amount of days or the time frame to fill it and that sort of thing, there are penalties associated with that. The exporter gets hit with those penalties. If the opposite situation occurs, our industry will say, "There is no way of ensuring that the same kinds of standards are maintained by the railways." I believe the government has to play a role because it really isn't a market-driven sector. It has to play a role in ensuring that there is a reciprocal performance accountability.

The Deputy Chair: Gentlemen, thank you both for your presentations. I would be remiss if I didn't remind you that if you ship through the Port of Halifax, in many cases you are closer to your customer, including many parts of China and India, going through Suez. That is a paid political announcement on behalf of Senator Ogilvie and me, who are senators from Nova Scotia. We would encourage you to get people in the industry to reconsider the Port of Halifax.

Somebody mentioned labour issues. The Port of Halifax has not had a labour stoppage since 1972.

Les wagons-trémies représenteront un énorme problème dans l'industrie céréalière, car ils seront essentiellement mis à la retraite. De nos jours, il faut attendre environ trois ans pour commander un nouveau wagon-trémie. Les intervenants de l'industrie céréalière se sont réunis pour discuter du problème. Nous savons ce qu'il faut faire et nous connaissons les causes des problèmes. Nous savons ce qu'il faut améliorer pour les résoudre. De nombreux autres groupes sont très impressionnés de voir les intervenants de l'industrie céréalière travailler ensemble comme nous l'avons fait pour résoudre ce problème. L'urgence est bien réelle. Bien sûr, nous avons réussi à surmonter cet obstacle pour le moment, mais le problème des arriérés pourrait se reproduire dans le secteur céréalière. Il n'est pas uniquement causé par une augmentation de la production. En effet, si la température se refroidit, il faut disposer de cette capacité d'alimentation en énergie. Nous avons les données nécessaires. Nous savons combien de temps il faut pour commander le wagon. Nous savons ce qui est efficace et ce qui ne l'est pas. Lorsqu'on fonctionne avec des oligopoles, toutes les exportations dépendent du transport par chemin de fer aux ports. C'est la raison pour laquelle je soutiens que c'est vraiment dans l'intérêt de notre prospérité économique nationale, et non uniquement dans celui de l'industrie céréalière.

M. Everson : J'aimerais ajouter un commentaire. Je suis d'accord, et je pense que votre question liée à la prospérité économique nationale soulève un très bon point. C'est vraiment un point essentiel de la question sur le principe posée plus tôt par la sénatrice Unger. Les problèmes liés au transport des grains présentent un nombre considérable de détails, mais le principe, c'est la question de la responsabilisation en matière de rendement réciproque. Tous les participants de la chaîne de valeur soutiendront qu'il doit être possible d'infliger des pénalités lorsqu'une compagnie de chemin de fer réserve un wagon pour un exportateur et que ce dernier n'est pas en mesure de s'en tenir au nombre de jours ou au temps imparti pour le remplir, et cetera. L'exportateur encourt ces pénalités. Si la situation inverse se produit, notre industrie soutiendra qu'il est impossible de veiller à ce que les compagnies de chemin de fer respectent les mêmes normes. Je crois que le gouvernement doit jouer un rôle à cet égard, car ce secteur ne dépend pas vraiment du marché. Le gouvernement doit veiller à ce qu'on exerce une responsabilisation en matière de rendement réciproque.

Le vice-président : Messieurs, je vous remercie de vos exposés. Je m'en voudrais de ne pas vous rappeler que si vous expédiez vos marchandises à partir du port d'Halifax, dans de nombreux cas, vous êtes plus près de vos consommateurs, notamment ceux de nombreuses régions de la Chine et de l'Inde, si vous passez par le canal de Suez. C'était une annonce politique payée par le sénateur Ogilvie et moi-même, car nous sommes des sénateurs de la Nouvelle-Écosse. Nous vous encourageons à inciter les intervenants de l'industrie à envisager d'utiliser le port d'Halifax.

Quelqu'un a mentionné les problèmes de main-d'œuvre. Il n'y a pas eu de pénurie de main-d'œuvre dans le port d'Halifax depuis 1972.

Mr. de Kemp: That is right.

The Deputy Chair: If you want stability, we're your people.

Mr. de Kemp: Thank you for reminding him because that has always been a big issue.

The Deputy Chair: There you go. See? We are here to help. Gentlemen, thank you very much for being here. We do appreciate it.

We are continuing with our next panel. I remind everybody to be succinct, both in questions and answers, when we get to the question and answer portion.

I would like to welcome to the committee today Stephen Laskowski and Jennifer Fox from the Canadian Trucking Alliance. Mr. Laskowski is the Senior Vice President of Economic Affairs, and Ms. Fox is the Vice President, Security and Customs, if I have the titles correct.

We'll follow your presentation with questions from the senators. I will ask everybody again to be to the point.

Stephen Laskowski, Senior Vice President, Economic Affairs: I will start by reading our statement into the record for the five to seven minutes, and then we look forward to your questions.

I would encourage the senators to take this opportunity of access to Jennifer. She is one of the leading experts, if not the leading expert, on border and customs issues, both into Canada and back into Canada through the United States, for ground transportation. So I welcome this opportunity and encourage the senators to utilize her expertise.

With that, I will read our statement into record, and then we look forward to a great discussion.

The Canadian Trucking Alliance is a federation of provincial trucking associations representing a broad cross-section of the for-hire trucking industry, including 4,500 trucking companies and suppliers across Canada. Our membership is in every province across Canada.

Trucking is the dominant mode of transportation for agri-food products across the U.S.-Canada border. In 2015, trucks carried 66.5 per cent of U.S. NAFTA freight, and they continue to be the most heavily utilized mode for moving goods to and from the U.S. NAFTA partners. Trucks accounted for US\$28.4 billion of the US\$44.6 billion of imports and US\$26.4 billion of the US\$37.9 billion of exports.

While not the largest in terms of value of goods crossing the border, agricultural products play an important role in the U.S.-Canada trade and for the trucking industry. For the record, it typically hovers around fifth-largest, but because of its general

M. de Kemp : C'est exact.

Le vice-président : Si vous cherchez la stabilité, vous pouvez compter sur nous.

M. de Kemp : Je vous remercie de le lui rappeler, car cela a toujours été un gros problème.

Le vice-président : Et voilà. Vous voyez? Nous sommes là pour vous aider. Messieurs, nous vous remercions d'avoir comparu aujourd'hui. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Nous accueillons maintenant le prochain groupe de témoins. J'aimerais rappeler à chaque intervenant d'être bref, que ce soit lors des questions ou des réponses, lorsque nous passerons aux questions.

J'aimerais donc accueillir Stephen Laskowski et Jennifer Fox, de l'Alliance canadienne du camionnage. Si je ne me trompe pas, M. Laskowski est vice-président principal, Affaires économiques, et Mme Fox est vice-présidente, Sécurité et douanes.

Après votre exposé, les sénateurs vous poseront des questions. Je demande encore une fois à tout le monde d'être bref.

Stephen Laskowski, vice-président principal, Affaires économiques : Je vais tout d'abord lire notre exposé, qui dure de cinq à sept minutes, pour le compte rendu, et nous serons ensuite heureux de répondre à vos questions.

J'encourage les sénateurs à saisir cette occasion pour poser des questions à Jennifer. Elle est l'une des grandes spécialistes, sinon la plus grande spécialiste, des questions relatives au transport terrestre à la frontière et aux douanes, que ce soit pour entrer au Canada ou pour y revenir après un passage aux États-Unis. J'encourage donc les sénateurs à profiter de son expertise.

Cela dit, je vais lire notre exposé pour le compte rendu. Nous avons hâte de participer à la discussion qui suivra.

L'Alliance canadienne du camionnage est une fédération d'associations provinciales de camionnage qui représente quelque 4 500 transporteurs, propriétaires exploitants et fournisseurs de l'industrie de partout au Canada. Nous avons des membres dans chaque province.

Le camionnage est le moyen le plus utilisé pour transporter des produits agroalimentaires du Canada aux États-Unis. En 2015, 66,5 p. 100 des marchandises visées par l'ALENA ont été transportées par camion, et il continue d'être le moyen de transport le plus utilisé pour transporter des marchandises vers et depuis les pays partenaires de l'ALENA. Les camions ont été utilisés pour l'importation de marchandises d'une valeur de 28,4 milliards de dollars américains sur un total de 44,6 milliards de dollars américains et pour l'exportation de marchandises d'une valeur de 26,4 milliards de dollars américains sur un total de 37,9 milliards de dollars américains.

Même si les produits agricoles n'occupent pas le premier rang en terme de valeur en ce qui concerne les marchandises qui traversent la frontière, ils jouent un rôle important dans les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et dans

lower value compared to auto parts or machinery, that's why it sinks. In terms of number of shipments, it would probably be on par. It's where the value comes in.

The Canadian agriculture and agri-food system is a complex and integrated supply chain that includes input and service suppliers, primary producers, food and beverage processors, food retailers and wholesalers, and food service providers. The activities along the supply chain generate significant economic benefits, both nationally and provincially.

Trucking services are a key part of this supply chain. In 2013, the agri-food business generated \$106.9 billion, accounting for 6.7 per cent of Canada's GDP. In 2014, 89 per cent of these markets in the food processing in Canada were shipped to the United States. The vast majority of these shipments moved by truck.

CFIA's Safe Food for Canadians Act: the regulatory world. To protect Canadian families from potentially unsafe food, the Government of Canada tabled the Safe Food for Canadians Act on June 7, 2012. The Safe Food for Canadians Act, then-Bill S-11, was adopted by the Senate on October 17, 2012, and passed by the house in November 2012. It received Royal Assent that same month.

The new Safe Food for Canadians Act consolidates the authorities of the Fish Inspection Act, the Canada Agricultural Products Act, the Meat Inspection Act and the food provisions of the Consumer Packaging and Labelling Act.

The Safe Food for Canadians Act makes food as safe as possible for Canadian families, protects consumers by targeting unsafe practices, implements tougher penalties for activities that put health and safety at risk, provides better control over imports, institutes a more consistent inspection regime across all food commodities and strengthens food traceability.

Although not directly impacted by these rules, our members have had to introduce preventative control measures to work with shippers. So, the rules may not be written with Canadian trucking companies in mind, but they have a significant impact on our carriers' operations.

l'industrie du camionnage. J'aimerais ajouter au compte rendu qu'ils représentent habituellement le cinquième secteur en importance, mais en raison de leur valeur générale moins élevée comparativement aux pièces d'auto ou aux machines, ils occupent un rang moins élevé. Toutefois, le nombre d'expéditions est probablement similaire, et c'est ce qui accroît la valeur de ce secteur.

Le système agricole et agroalimentaire du Canada forme une chaîne d'approvisionnement complexe et intégrée à laquelle participent des fournisseurs d'intrants et de services, des producteurs primaires, des transformateurs d'aliments et de boissons, des détaillants et grossistes en alimentation et des fournisseurs de services alimentaires. Les activités de cette chaîne d'approvisionnement génèrent des retombées économiques importantes à l'échelle nationale et provinciale.

Les services de camionnage représentent un élément essentiel de cette chaîne d'approvisionnement. En 2013, le secteur agroalimentaire a généré 106,9 milliards de dollars, à savoir 6,7 p. 100 du PIB du Canada. En 2014, 89 p. 100 de ces marchés dans l'industrie de la transformation alimentaire au Canada ont été expédiés aux États-Unis. La grande majorité de ces envois ont été effectués par camion.

En ce qui concerne la partie réglementaire, je vais maintenant parler de la Loi sur la salubrité des aliments au Canada de l'ACIA. Afin de protéger les familles canadiennes des aliments potentiellement insalubres, le gouvernement du Canada a déposé, le 7 juin 2012, la Loi sur la salubrité des aliments au Canada. La Loi sur la salubrité des aliments au Canada, à l'époque le projet de loi S-11, a été adoptée au Sénat le 17 octobre 2012, et à la Chambre des communes en novembre 2012. Elle a reçu la sanction royale le même mois.

La nouvelle Loi sur la salubrité des aliments au Canada regroupe les pouvoirs prévus dans la Loi sur l'inspection du poisson, la Loi sur les produits agricoles au Canada, la Loi sur l'inspection des viandes et les dispositions relatives aux aliments de la Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation.

La Loi sur la salubrité des aliments au Canada rend les aliments aussi sécuritaires que possible pour les familles canadiennes, protège les consommateurs en ciblant les pratiques non sécuritaires, impose des sanctions plus sévères pour les activités compromettant la santé et la sécurité, assure un meilleur contrôle des importations, établit un système d'inspection plus cohérent à l'égard de tous les produits alimentaires et renforce la traçabilité des aliments.

Même s'ils ne sont pas directement touchés par ces règlements, nos membres ont dû prendre des mesures de contrôle préventif pour travailler avec les expéditeurs. En résumé, l'élaboration des règlements ne tient peut-être pas compte des entreprises de camionnage du Canada, mais ils ont des répercussions importantes sur les activités de nos transporteurs.

Now we will talk about the U.S. side of the equation: the FDA Food Safety Modernization Act rule on sanitary transportation of human and animal food. This is very new and fresh; it was just finalized this month.

The new rule is now final, advancing FDA's efforts to protect foods from farm to table by keeping them safe from contamination during transportation. The earliest compliance date for some firms begins one year after publication of the rule in the Federal Register in the United States. So, some trucking companies will have to become compliant within the year today, if they are shipping in the United States.

The rule is one of seven fundamental rules proposed since January 2013 in the United States to create a modern risk-based framework for food safety. The goal of this rule is to prevent practices during transportation that create food safety risks, such as failure to properly refrigerate food, inadequate cleaning of vehicles between loads and failure to properly protect food. The rule builds on safeguards envisioned in a bill passed in 2005. Because of illness outbreaks resulting from human and animal food contamination during transportation and incidents of unsanitary transportation practices, these rules came about out of some necessity.

Key requirements of the rule with regard to trucking in the United States: vehicle and transportation equipment. The design and maintenance of vehicles and transportation equipment must be ensured such that they do not cause the food they transport to become unsafe. For example, equipment must be suitable and adequately cleanable for its intended use, and capable of maintaining temperatures necessary for the safe transport of food.

Transportation operations — the measures taken during transportation to ensure food safety, such as adequate temperature controls, preventing contamination of ready-to-eat food from touching raw food, protection of food from contamination by non-food items in the same load or previous loads, and protection of food from cross contact. This means that when carriers load trucks, they have to know what they are doing.

The training of carrier personnel and sanitary transportation practices and documentation of the training: This training is required when the carrier and shipper agree that a carrier is responsible for sanitary conditions during transport. I can assure you that, in most cases, our shippers make sure that our carriers bear that responsibility.

Je vais maintenant aborder la partie américaine de l'équation, c'est-à-dire le règlement de la Food Safety Modernization Act de la FDA, qui régit le transport salubre des aliments destinés aux humains et aux animaux. C'est un tout nouveau règlement qui vient d'être terminé ce mois-ci.

Le nouveau règlement est maintenant terminé, et il fait progresser les efforts de la FDA visant à éviter la contamination des aliments pendant leur transport de la ferme à la table. Au plus tôt, certaines entreprises devront se conformer au règlement un an après sa publication dans le Federal Register des États-Unis. Des entreprises de camionnage devront donc s'y conformer d'ici un an si elles transportent des produits vers les États-Unis.

Le règlement fait partie de sept règlements fondamentaux proposés aux États-Unis depuis janvier 2013 afin de créer un cadre moderne axé sur le risque pour la salubrité alimentaire. L'objectif de ce règlement est d'éviter les pratiques qui posent des risques pour la salubrité alimentaire pendant le transport, par exemple lorsque les aliments ne sont pas réfrigérés de façon appropriée, lorsque les véhicules ne sont pas nettoyés adéquatement entre les chargements et lorsque les aliments ne sont pas protégés de façon appropriée. Le règlement s'appuie sur des mesures de protection prévues dans un projet de loi adopté en 2005. En raison d'éclousions de maladies liées à la contamination des aliments destinés aux humains et aux animaux pendant leur transport et d'incidents liés à des pratiques de transport insalubres, il était nécessaire de prendre ces règlements.

Voici les exigences principales du règlement liées aux véhicules et à l'équipement de transport en ce qui concerne le transport par camion vers les États-Unis. Lors de la conception et de l'entretien des véhicules et de l'équipement de transport, on doit s'assurer de ne pas compromettre la salubrité des aliments transportés. Par exemple, l'équipement doit être conforme à l'usage auquel il est destiné et il doit pouvoir être nettoyé adéquatement après cet usage. Il doit également être en mesure de maintenir les températures nécessaires au transport sécuritaire des aliments.

Je vais maintenant aborder les activités relatives au transport, c'est-à-dire les mesures prises pendant le transport pour assurer la salubrité des aliments, par exemple contrôler adéquatement la température, éviter la contamination des aliments prêts à la consommation par des aliments crus, protéger les aliments de la contamination par des produits non alimentaires qui se trouvent dans la même cargaison ou qui proviennent de cargaisons précédentes, et protéger les aliments de la contamination croisée. Cela signifie que lorsque les transporteurs chargent leurs camions, ils doivent savoir ce qu'ils font.

C'est pourquoi je vais parler de la formation du personnel du transporteur, des pratiques sanitaires en matière de transport et de la documentation de la formation. Cette formation est exigée lorsque le transporteur et l'expéditeur conviennent qu'un transporteur est responsable des conditions sanitaires pendant le transport. Je peux vous assurer que dans la plupart des cas, les expéditeurs s'assurent que nos transporteurs assument cette responsabilité.

Maintenance of records of written procedures agreements in training, required of carriers: The required retention time for these records depends on time of record, but typically it will be 12 months. What this means, then, is that drivers are no longer just truck drivers and need to operate a safe vehicle. They must have the knowledge and also the ability to handle food products.

What has CTA done about this? CTA, assisted by an advisory committee of carriers, provincial associations and national food industry associations, developed a food safety program nearly a decade ago. We saw this coming. In 2005, CTA and a company by the name of Kasar Canada Limited, which has recently been rebranded as Iron Apple, a private consulting firm from Nova Scotia, signed an MOU to develop a trucking food safety program that would encompass HACCP's base process for addressing food safety issues. This MOU was signed in advance of anticipated food safety regulations impacting all parties in the food supply chain in both Canada and the United States. In essence, folks, what this does is allow people, trucking companies and their drivers, who take this program, to be compliant with both the U.S. and Canadian rules.

Issues: The trucking industry is a vast and complex sector. Our issues related to moving food products to and from international destinations reflect both of these attributes. CTA welcomes questions from this committee on the following matters: Recognition of CTA program by U.S. and Canadian government and supply chain members, the program that I just discussed. What we would like to see is an advocacy campaign on behalf of the Canadian government and the U.S. government recognizing our program, to ensure that shippers don't bring in a litany of other programs and that, then, our carriers are having to comply with 20 different programs, instead of one.

Cabotage: In the vast majority of circumstances, it is illegal for Canadian trucking companies to make point-to-point deliveries in the United States. The same applies for U.S. carriers in Canada. It is also illegal for Canadian companies to reposition trucking equipment or switch drivers on the same load of equipment, unless in a team situation. This issue causes a host of efficiency challenges for the entire trucking industry, including livestock carriers. CTA has been lobbying Washington for changes in this area for over two decades.

On exige également que les transporteurs tiennent des registres sur les ententes de procédures écrites pendant la formation. La période de conservation de ces registres dépend du moment de leur création, mais on exige habituellement de les conserver pendant 12 mois. Cela signifie que les conducteurs ne sont plus seulement des conducteurs de camions qui doivent conduire un véhicule sécuritaire, mais qu'ils doivent maintenant avoir les connaissances et les compétences nécessaires pour manipuler des produits alimentaires.

Qu'a fait l'ACC à cet égard? Il y a presque 10 ans, l'ACC, avec l'aide d'un comité consultatif formé de transporteurs, d'associations provinciales et d'associations nationales de l'industrie alimentaire, a élaboré un programme de salubrité alimentaire. Nous savions que cette situation allait se produire. En 2005, l'ACC et une entreprise appelée Kasar Canada limitée — qui s'appelle depuis peu Iron Apple —, une entreprise privée d'experts-conseils de la Nouvelle-Écosse, ont signé un protocole d'entente en vue d'élaborer un programme de sécurité alimentaire pendant le transport par camion qui intégrerait le processus de base de l'ADMPC pour résoudre les problèmes liés à la salubrité alimentaire. Ce protocole d'entente a été signé avant la prise anticipée de règlements sur la salubrité alimentaire qui ont des répercussions sur tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement alimentaire au Canada et aux États-Unis. Essentiellement, cela permet aux gens, aux entreprises de camionnage et à leurs conducteurs qui suivent ce programme de se conformer aux règlements américains et canadiens.

Parlons maintenant des problèmes. L'industrie du camionnage est vaste et complexe. Les problèmes que nous éprouvons pendant le transport des produits alimentaires vers et depuis les destinations internationales reflètent ces attributs. L'ACC invite les membres du comité à lui poser des questions sur la reconnaissance de son programme — le programme dont je viens de parler — par les gouvernements américains et canadiens et par les membres de la chaîne d'approvisionnement. Nous aimerions que les gouvernements canadien et américain reconnaissent notre programme par l'entremise d'une campagne de sensibilisation, afin de veiller à ce que les expéditeurs ne créent pas une autre série de programmes, ce qui obligerait nos transporteurs à se conformer à 20 différents programmes au lieu d'un seul.

Parlons maintenant du cabotage. Dans la grande majorité des cas, il est interdit aux entreprises de camionnage canadiennes d'effectuer des livraisons d'un point à un autre aux États-Unis. Cela vaut également pour les transporteurs américains sur le territoire canadien. Il est également interdit aux entreprises canadiennes de repositionner l'équipement de camionnage ou de changer de conducteur lors du transport de la même cargaison, à moins qu'il fasse partie d'une équipe. Pour cette raison, l'ensemble de l'industrie du camionnage — y compris les transporteurs de bétail — doit faire face à une série de défis liés à l'efficacité. L'ACC fait du lobbying à Washington depuis plus de deux décennies pour que des changements soient apportés dans ce domaine.

Food-related agencies hours of operation at the border: The border is a 24-7 operation. Both U.S. and Canadian officials stationed at the border and related to food service inspections are not. This causes a host of issues for carriers. The U.S. and Canadian government need to modernize the hours of operation of these agencies at the border.

Border inspection fees, referred to as APHIS: On October 29th, 2015, the United States Department of Agriculture's Animal and Plant Health Inspection Service published a final rule that adjusts the fees the U.S. government charges to recoup the cost of conducting agriculture quarantine inspections at U.S. ports of entry. CTA believes that these fees are illegal and that the Government of Canada should direct the U.S. government to remove them in their current form.

Wood packaging material rules and inspection: Wood packaging material import requirements are strict guidelines put in place to protect Canadian ecosystems from non-native pests found in wood packaging material. CFIA has not outlined how they intend to handle the removal of ISPM 15 exemption. That's definitely a Jennifer question, if you have one. Wood packaging material originating in Canada and the United States: Our questions are these: Who will bear the cost? How will exams be handled? Will they be blitzes? Will they be random?

Hauling livestock and the movement to electronic logs: It is anticipated that in Canada, by 2018-2019, paper log books will be eliminated from the long-haul trucking industry. This policy has been lobbied for and is strongly supported by the Canadian Trucking Alliance. Electronic logs may create scheduling water or feed issues for livestock carriers in certain domestic and international lanes. CTA will be working with the Government of Canada on exploring potential solutions to these issues.

CFIA requirements for goods transiting through Canada: CFIA recently introduced new requirements for carriers in care and control of goods originating outside of Canada, moving through Canada for export. There has been very little consultation with the industry to this point, despite implementation in January of 2016. The impact of the proposed changes has already resulted in trucks being denied entry to the United States. CFIA is encouraged by U.S. officials, meaning carriers would be subject to duplicate inspections. Furthermore, CFIA is asking for information from the carriers that they do not have. CTA appreciates the objective of protecting indigenous species. However, we object to the abrupt means and methods being implemented. CTA will be meeting with CFIA, in the very near future, to assist in identifying less intrusive means to

Parlons maintenant des heures d'ouverture des agences d'inspection des aliments à la frontière. Les postes frontaliers sont ouverts 24 heures par jour, sept jours par semaine. Toutefois, les agents américains et canadiens qui s'occupent de l'inspection des aliments à la frontière ne suivent pas cet horaire. Cela cause une série de problèmes aux transporteurs. Les gouvernements américain et canadien doivent moderniser les heures d'ouverture de ces agences à la frontière.

C'est ce qui m'amène à parler des droits d'inspection perçus à la frontière. Le 29 octobre 2015, le service d'inspection sanitaire des animaux et des plantes de l'USDA, l'APHIS, a publié la version finale d'un règlement qui apporte des rajustements aux droits imposés par le gouvernement américain et qui servent à récupérer les coûts liés aux inspections sur la quarantaine agricole menées aux points d'entrée américains. L'ACC est d'avis que ces frais sont illégaux et que le gouvernement du Canada devrait indiquer au gouvernement américain qu'il faut les éliminer.

Règles et inspection pour ce qui est des matériaux d'emballage en bois: les exigences relatives à l'importation des matériaux d'emballage en bois sont des lignes directrices strictes mises en place pour protéger les écosystèmes canadiens contre l'introduction de ravageurs non indigènes. L'ACIA n'a pas expliqué comment elle entendait régler la question de l'élimination de l'exemption de la NIMP n° 15. Ce serait assurément une question pour ma collègue Jennifer. En ce qui a trait aux matériaux d'emballage en bois en provenance du Canada et des États-Unis, nous nous posons plusieurs questions. Qui en assumera les coûts? De quelle façon les examens seront-ils gérés? Y aura-t-il des inspections éclair? Seront-elles aléatoires?

Transport du bétail et adoption des registres électroniques: au Canada, on prévoit que d'ici 2018-2019, les registres papier seront éliminés du secteur du camionnage à longue distance. L'Alliance canadienne du camionnage avait exercé des pressions en ce sens et, par conséquent, elle appuie fortement cette politique. Les registres électroniques peuvent toutefois créer des problèmes relativement à la planification de l'eau ou du fourrage pour les transporteurs de bétail dans certains couloirs au pays et à l'étranger. L'ACC collaborera avec le gouvernement du Canada afin de trouver des solutions potentielles à ces problèmes.

Exigences de l'ACIA concernant les marchandises qui transitent par le Canada: l'ACIA a récemment établi de nouvelles exigences qui s'appliquent aux marchandises provenant de l'extérieur du Canada qui sont destinées à l'exportation. On a mené très peu de consultations avec l'industrie jusqu'à présent, en dépit de la mise en œuvre de ces exigences en janvier 2016. Depuis qu'on a pris ces mesures, des camions se sont déjà vu refuser l'accès aux États-Unis. L'ACIA est encouragée par les autorités américaines, ce qui signifie que les transporteurs vont subir des inspections en double. De plus, l'ACIA demande de l'information que les transporteurs ne possèdent pas. L'ACC est consciente qu'il faut protéger les espèces indigènes. Cependant, nous nous opposons aux méthodes draconiennes qui ont été adoptées pour y parvenir. L'ACC rencontrera l'ACIA très bientôt afin de trouver des moyens moins

accomplish the Government of Canada objectives, without introducing significant barriers to Canada's role as an international trade hub.

Single-window initiative: Both the U.S. and Canada are embarking on implementing a single-window initiative, where importers are able to supply, in advance, to regulatory agencies that have established requirements for import of goods. CTA is supportive of these efforts but cautions that governments should ensure single-window limits on the data to that which is absolutely necessary and should not create a wish list of data for the agencies. Furthermore, a true perimeter approach to economic property should involve CFIA and USDA determining how to inspect once and accept twice.

My last point, B.C. marine port and ferry service: Although not a trucking, agricultural, food service issue exclusively, CTA members find issues moving food products through this marine port, due to challenges related to the marine container reservation system. Availability of reservations and difficulty of scheduling back-to-back pick up and drop off reservations and reservation fees charged for daytime reservations.

Mr. Chair, that is our list and our statement. Thank you.

The Deputy Chair: Thank you very much. We're about to start the questions. Before I start the questions, I'll remind my colleagues that at the end of this question and answer period, we do have a short housekeeping item to take care of. So I'd ask your indulgence and ask you to stay in your places while we deal with that at the end, okay? Thank you very much.

[Translation]

Senator Dagenais: My first question is for Mr. Laskowski. When transporting food, you always have to ensure that you maintain the quality of products that are stored for a few days in trucks. What monitoring measures are in place for the transportation of refrigerated products, to ensure that they are kept at the appropriate temperature between point A and point B? Secondly, is monitoring stricter for vehicles that cross the border than for those that travel within the country?

[English]

Mr. Laskowski: Thank you for that question. The issue here with regard to the transportation of food and refrigerated product is that there are standards put in place. There are HACCP standards. There is the program that we have in Iron Apple, and then there are customer standards. I think, as in everything in life, standards are introduced by government, not for the vast majority of companies, whether they are shippers or carriers, because the

intrusifs de réaliser les objectifs du gouvernement canadien, sans nuire au rôle du Canada à titre de plaque tournante du commerce international.

Initiative du guichet unique: les États-Unis et le Canada se sont engagés dans l'initiative du guichet unique, qui permet aux importateurs de fournir de l'information à l'avance aux organismes de réglementation qui ont établi les exigences relatives à l'importation de biens. L'ACC appuie ces efforts, mais a tout de même certaines réserves. Les gouvernements devraient s'assurer qu'il y a des limites quant aux données recueillies, de manière à ne pas multiplier les demandes de données des organismes. De plus, il faudrait miser sur une approche axée sur le périmètre pour s'assurer que l'ACIA et l'USDA mènent une seule inspection, dont le résultat serait accepté de part et d'autre de la frontière.

Enfin, le port maritime de la Colombie-Britannique et le service de traversier: bien que ce ne soit pas un problème exclusivement lié au camionnage, à l'agriculture et à l'alimentation, les membres de l'ACC ont du mal à expédier des produits alimentaires à partir de ce port, en raison du système de réservation des conteneurs maritimes. Parmi les problèmes, mentionnons la disponibilité des conteneurs, la difficulté de planifier des réservations consécutives pour la collecte et le dépôt des conteneurs ainsi que les frais imposés pour les réservations de jour.

Monsieur le président, voilà qui met fin à notre déclaration. Merci.

Le vice-président : Merci beaucoup. Nous allons maintenant enchaîner avec la période de questions, mais tout d'abord, j'aimerais rappeler à mes collègues qu'avant de partir, nous devons discuter brièvement d'une question d'ordre administratif. Par conséquent, je vous demanderais d'être indulgents et de bien vouloir rester à votre place à la fin de la période de questions. Merci beaucoup.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Ma première question s'adresse à M. Laskowski. En ce qui concerne le transport des aliments, il faut toujours s'assurer de maintenir la qualité des produits qui sont entreposés pendant quelques jours dans les camions. Quelles sont les mesures de contrôle qui sont mises en œuvre en matière de transport de produits réfrigérés qui permettent d'assurer une température adéquate des aliments entre le point A et le point B? Deuxièmement, le contrôle est-il plus sévère pour les véhicules qui traversent la frontière que pour ceux qui voyagent à l'intérieur du pays?

[Traduction]

M. Laskowski : Merci pour votre question. En ce qui a trait au transport des aliments et des produits réfrigérés, différentes normes sont en place, notamment les normes HACCP. Nous avons également un programme de salubrité des aliments avec Iron Apple, puis il y a les normes exigées par les clients. Comme c'est le cas partout, les normes sont établies par le gouvernement et ne s'adressent pas à la grande majorité des entreprises, que ce

good shippers and the good carriers know what to do and how it needs to be done. Rules are typically put in place for those who, perhaps, are unaware of or choose not to follow those rules.

The standards put in place by both CFIA and the FDA follow strict guidelines from both the manufacturing community and government agencies. So carriers themselves have to follow. They have refrigerated units. They are set. They need to be set at certain standards for loading or unloading and during transit. That is followed, and, under the new rules, you also have to have record keeping to actually show that you did what you said you were going to do.

The rules in Canada and the United States are very similar, and we would like them to stay that similar. Our bigger concern is one that is not necessarily a governmental issue — although it would be helpful if government were championing our program — but that there are multiple refrigerated shippers, and some of them, like anything, may have various nuances to programs. As the CFIA rules and FDA rules become more prominent and more entrenched, we don't want to see the supply chain starting to develop little offsets of different rules. So you could be a carrier and service 10 customers and now all of a sudden be facing 10 programs that — it becomes an inefficiency issue. It doesn't become a food safety issue; obviously, those are guidelines that we will all follow, and they are pretty much the same. It's those other aspects.

Like anything with rules, it's a matter of clarity, consistency and communication. I think we have that in both Canada and the United States.

[Translation]

Senator Dagenais: My second question is for Ms. Fox. We often hear criticism or complaints from carriers about delays at the border. I expect, Mr. Laskowski, that your industry has discussed these delays. What recommendations could we put in our report to improve the situation and reduce delays at the border for road hauliers?

[English]

Jennifer Fox, Vice President, Security and Customs, Canadian Trucking Alliance: How much time do we have?

The Deputy Chair: You have a couple of minutes. If you don't complete your answer, you could always write us.

Ms. Fox: That would be a long document.

Mr. Laskowski: Trust me, yes, it would be a very long document.

soit des expéditeurs ou des transporteurs, parce que les bonnes entreprises savent ce qu'elles ont à faire. Les règles sont habituellement instaurées pour celles qui ne sont pas au courant ou qui choisissent de ne pas y adhérer.

Les normes établies par l'ACIA et la FDA se conforment à des lignes directrices strictes imposées par les fabricants et les organismes gouvernementaux. Les transporteurs eux-mêmes doivent les appliquer. Ils ont des unités réfrigérées. Ils ont des normes à respecter pendant le transport, le chargement et le déchargement. En vertu des nouvelles règles, il faut également tenir un registre pour indiquer que l'on a bien respecté ses engagements.

Les règles au Canada et aux États-Unis sont très semblables et nous aimerions qu'elles le demeurent. Notre plus grande préoccupation n'est pas tant une question gouvernementale — même s'il serait bon que le gouvernement défende notre programme —, mais tient au fait qu'il y a de nombreux transporteurs réfrigérés et certaines nuances entre les programmes. À mesure que les règles de l'ACIA et de la FDA sont plus nombreuses et rigoureuses, nous ne voudrions pas que la chaîne d'approvisionnement commence à s'en écarter. Par exemple, un transporteur pourrait desservir 10 clients et, tout d'un coup, il devrait composer avec 10 programmes — il s'agit d'un grand manque d'efficacité. Évidemment, ce n'est pas un problème de salubrité des aliments; ces lignes directrices, nous y adhérons tous, et elles sont sensiblement les mêmes pour tout le monde. Ce sont plutôt les autres aspects.

Lorsqu'on établit des règles, il faut être clair, et il faut qu'il y ait harmonisation et communication. Je pense que c'est le cas au Canada et aux États-Unis.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Ma deuxième question s'adresse à Mme Fox. On entend souvent des critiques ou des doléances de la part des transporteurs en ce qui concerne les retards à la frontière. J'imagine, monsieur Laskowski, que votre industrie a sans doute déjà discuté de ces retards. Quelles recommandations pourrions-nous insérer à notre rapport pour améliorer la situation des retards aux frontières pour les transporteurs routiers?

[Traduction]

Jennifer Fox, vice-présidente, Sécurité et douanes, Alliance canadienne du camionnage : De combien de temps disposons-nous?

Le vice-président : Vous avez quelques minutes. Si vous n'avez pas le temps de terminer votre réponse, vous pourriez nous la transmettre par écrit.

Mme Fox : Ce serait un long document.

M. Laskowski : En effet, ce serait un document très volumineux.

Ms. Fox: There is a series of recommendations that we would have for improvements to the border. However, specific to the issues that we raise today, under the Beyond the Border Action Plan, there was interest in moving towards a concept of “inspecting once and accepting twice” by the government agency. That means that anything coming into Canada from off-shore or from the United States, if it was inspected at the border or at the perimeter by one agency, it would be accepted by the other agency.

That is not happening, and that didn’t happen under the pilot. It was identified that Canada and the U.S. have different standards for their inspections. What was acceptable by one country was not acceptable by the other. Although a lot of work is being done to harmonize the standards of both countries when it comes to agri-food products — really, any product but particularly agriculture and food-related products — that’s not enough.

We need to get to a place where examinations and inspections are recognized by the other country — that the standards that we’re doing in Canada are recognized by the U.S., and likewise those done by the U.S. are recognized in Canada. Otherwise, we run the risk of slowing things down at the 49th parallel, whether it’s coming into Canada for import or for further export beyond Canada, or coming in from off-shore through a port — the perimeter — to Canada, heading into the United States.

Duplicative exams and inspections are a major problem for this industry, but there are so many things we could do.

I have to also just quickly comment about the availability of inspectors and exams. We don’t yet have “inspect once, accept twice,” and we need to get there.

Further to that, we also need to get to a place where those who are conducting the exams are available 24-7. Trade, the supply chain and logistics run 24-7, but, unfortunately, the services provided by CFIA and USDA are not available 24-7. So we will have situations where livestock haulers or somebody transporting meat or produce is delayed and then has to look for a means offload the product into a safe establishment or take it somewhere else. They accrue extra costs. Often, they will have to divert their route, going miles out of their way to be able to get to a place where there are inspectors or facilities available to conduct those exams.

Those are two of the major points that I would touch on. There is a whole host of things that could be done to improve the process and reduce delays at the border.

Senator Tardif: You have raised a lot of issues — many I was not aware of.

To get back to the issue of cabotage, that causes efficiency challenges for the trucking industry. Could you expand on that a little bit more?

Mme Fox : Il y a toute une série de recommandations que nous pourrions formuler concernant les améliorations à la frontière, mais en ce qui a trait aux questions que nous avons soulevées aujourd’hui, dans le cadre du plan d’action Par-delà la frontière, on s’intéresse au concept d’inspection unique et d’admission double. Autrement dit, tout ce qui entre au Canada, en provenance de l’étranger ou des États-Unis, qui a fait l’objet d’une inspection à la frontière ou au périmètre par un organisme serait accepté par l’autre organisme.

Ce n’est pas ce qui se passe à l’heure actuelle, et cela ne s’est pas produit non plus dans le cadre du projet pilote. On a constaté que le Canada et les États-Unis ont des normes d’inspection différentes. Ce qui est acceptable pour un pays ne l’est pas nécessairement pour l’autre. Même si on déploie beaucoup d’efforts pour harmoniser les normes des deux pays en ce qui a trait aux produits agroalimentaires — tous les produits, mais particulièrement les produits agricoles et les produits alimentaires —, cela n’est pas suffisant.

Nous devons en arriver à un point où les examens et les inspections sont reconnus par l’autre pays — où les normes canadiennes sont reconnues aux États-Unis et vice versa. Autrement, on risque de ralentir les choses au 49^e parallèle, qu’il s’agisse de biens importés au Canada ou destinés à l’exportation, ou de marchandises qui arrivent de l’étranger et qui transitent par un port canadien pour ensuite être acheminées aux États-Unis.

Les examens et les inspections en double constituent un problème majeur pour notre industrie, mais il y a tellement de choses que nous pourrions faire.

J’aimerais également parler brièvement de la disponibilité des inspecteurs et des examens. Nous n’avons pas encore adhéré au concept d’inspection unique et d’admission double, et nous devons y arriver.

De plus, il faudrait également avoir un endroit où les inspections sont menées en tout temps. Le commerce, la chaîne d’approvisionnement et la logistique fonctionnent 24 heures sur 24, mais malheureusement, ce n’est pas le cas des services offerts par l’ACIA et l’USDA. Par conséquent, les transporteurs de détail ou ceux qui transportent de la viande ou certains produits sont retardés et doivent trouver le moyen de décharger leurs produits dans un établissement sûr, ce qui entraîne des coûts supplémentaires. Souvent, ils doivent dévier de leur trajet et effectuer des détours pour se rendre à un endroit où il y a des inspecteurs ou des installations pour mener ces inspections.

Ce sont les deux principales questions que je voulais aborder. Il y a une panoplie de mesures qui pourraient être prises pour accélérer le processus et réduire les délais d’attente à la frontière.

La sénatrice Tardif : Vous avez soulevé de nombreuses questions — et bon nombre dont je n’étais pas au courant.

Vous avez parlé de la question du cabotage et des difficultés que cela posait à l’industrie du camionnage. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

Mr. Laskowski: Sure. I'm going to keep to the reference in the United States, but be aware that this applies to both sides of the border. There is a level playing field to an extent.

In trucking, if you move a load into the United States from any destination in Canada, and you drop off that load in the United States, when your trailer is reloaded or you pick up another trailer to bring back to Canada, that truck must come back to Canada. You cannot, for example, make another point-to-point move in the United States, for efficiency. So, whether you're a livestock carrier or a food carrier, you have to come right back to Canada.

That's horribly inefficient. It has been a long-standing issue. It has been perceived as a jobs issue.

The other aspect of this issue is that if you have trailers — the trucking industry works this way: I have a trailer, but if I'm on an hours-of-service regime, my time is tight. I need to load and unload as quickly as possible, because the clock is ticking on the driver. It would be more efficient to have a trailer pool. If you go by a loading facility, you will see a whole bunch of trailers in the back. Sometimes those trailers are repositioned, because it's a certain trailer for a certain commodity and a certain load. People will move those trailers between facilities.

It's illegal for a Canadian company to do that in the United States — to even reposition one of their empty trailers between two destinations in the United States. It's illegal, for example, for a livestock carrier in the United States who is shipping from Canada to switch tractors. Because of watering and feeding issues, and hours of service issues, it gets complicated.

There is what is referred to as a "bobtail," which is a truck without a trailer. So sometimes it might make sense to have another driver come by in his bobtail, pick up that trailer, and the other gentleman or woman who is driving the truck then bobtails to another load. That way one could feed, water, move on and do it, because it's about utilizing hours of service. You can't do that, so you end up having double the labour.

Senator Tardif: What was the rationale for that?

Mr. Laskowski: It's jobs protection. It has been a jobs protection issue.

Just so you know, I believe the act that prohibits this in the United States was introduced just after the American Civil War.

Senator Tardif: Oh, my goodness.

Mr. Laskowski: We are dealing with a very entrenched issue.

Senator Tardif: Does Canada do the same?

M. Laskowski : Bien sûr. Je vais surtout parler des États-Unis, mais en fait, cela s'applique aux deux côtés de la frontière. Les règles sont équitables dans une certaine mesure.

Dans le secteur du camionnage, si on transporte un chargement vers les États-Unis en provenance de n'importe où au Canada et qu'on en décharge le contenu aux États-Unis, lorsque la remorque est rechargée ou qu'on va chercher une autre remorque pour la ramener au Canada, ce camion doit revenir au Canada. On n'est pas autorisé à effectuer des livraisons de marchandises d'un point à un autre aux États-Unis par souci d'efficacité. Par conséquent, si on transporte du bétail ou des aliments, on doit tout de suite retourner au Canada.

Ce n'est pas du tout efficace. C'est un problème de longue date et on considère que cela a une incidence sur les emplois.

Pour ce qui est de l'autre aspect de cette question — l'industrie du camionnage fonctionne de la façon suivante: j'ai une remorque, et conformément au régime qui prescrit les heures de service, mon temps est compté. Je dois charger et décharger le plus rapidement possible, car le temps presse. Il serait plus efficace d'avoir un stationnement pour les remorques. Si l'on passe près d'une installation de chargement, on peut voir les nombreuses remorques qui se trouvent à l'arrière. Parfois, ces remorques sont repositionnées, parce qu'il y a un certain type de remorque qui convient à certains produits et à certains chargements. Les gens déplaceront ces remorques entre les installations.

Il est illégal pour une entreprise canadienne de faire ça aux États-Unis — c'est-à-dire de repositionner l'une de ses remorques vides entre deux destinations. Aux États-Unis, il est illégal, par exemple, pour un transporteur de bétail en provenance du Canada de changer de tracteur routier. Pour des raisons d'abreuvement et d'alimentation et pour des questions liées aux heures de service, cela devient compliqué.

On se retrouve donc avec un tracteur haut-le-pied, c'est-à-dire un camion qui n'est pas attelé à une remorque. Dans certains cas, il peut donc être préférable qu'un autre chauffeur vienne chercher cette remorque avec son tracteur haut-le-pied afin que l'autre chauffeur puisse aller récupérer un autre chargement. Ainsi, on peut nourrir et abreuver le bétail, et cetera, parce qu'il faut respecter les heures de service. Et on se retrouve avec deux fois plus de travail.

La sénatrice Tardif : Pourquoi en est-il ainsi?

M. Laskowski : C'est une question de protection d'emplois.

Si je ne me trompe pas, la loi qui interdit cela aux États-Unis a été adoptée tout de suite après la guerre de Sécession.

La sénatrice Tardif : Oh, mon Dieu.

M. Laskowski : Il s'agit donc d'une habitude qui est très bien implantée.

La sénatrice Tardif : En est-il de même au Canada?

Mr. Laskowski: Yes. The issue, though, like with any rule, comes down to enforcement. In the United States, they enforce this rule. If you choose to disregard this rule, there is a strong likelihood that you will pay the consequences of breaking it. In Canada, that's not the case.

Senator Tardif: Do you transport elsewhere in the Americas? Would you transport to Mexico, for example?

Mr. Laskowski: With Mexican and transportation, about 12 to 15 years ago, it was seen as an opportunity. Now I would say it's seen as an interline opportunity, which means that Canadians may haul a trailer somewhere down in Texas, close to the border, drop the trailer and interline with a Mexican carrier. So the Mexican carrier would pick up that Canadian trailer because it is a free trade zone, and then bring it into Mexico and bring it back.

Senator Unger: I'm going to focus on a slightly different issue, namely, skilled labour.

At the 2016 Technology and Maintenance Council annual meeting, some of the attendees emphasized how hard it is for the industry to recruit drivers, despite fairly high wages, \$70,000 to \$80,000. Associated with that is another question, and that is the elimination of paper logbooks and the additional training that is required. It seems to me that there is more knowledge that the truck drivers have to have and more work that they need to do.

You are having difficulty recruiting drivers. What can be done, other than continuing the work that you are already doing?

Mr. Laskowski: I think there are two aspects here. Some of it resides in the carriers' hands and some resides in governmental hands. I will start at the carrier side of it.

One has to do with the fact that it is a changing society. Long-haul trucking is exactly what it says. It's long haul trucking. You don't see your family as much as you would if you were a person working at a factory or us at our office. That is a challenge with today's youth: Do they want that lifestyle? Trucking is a lifestyle. There is that aspect of it.

The other shortage comes from just demographics. We have the oldest and largest workforce over age 55 in Canada. So the shortage is stemming from demographics as well.

The bigger part issues: One, at the federal level, despite our continued lobbying efforts, truck driving is not seen as a skilled occupation. Under the NOC codes, we cannot bring in skilled labour. It is a challenge, obviously, for immigration purposes, when you have that. We will continue to work with the federal government to change that outlook. We believe that part of that also resides on our side as well, with the provincial governments.

M. Laskowski : Oui. Cependant, comme pour n'importe quelle règle, le problème réside dans l'application. Aux États-Unis, on applique cette règle. Si on décide de ne pas en tenir compte, il y a de fortes chances qu'on doive en payer les conséquences. Au Canada, ce n'est pas le cas.

La sénatrice Tardif : Est-ce que vous transportez des produits ailleurs dans les Amériques? Est-ce que vous vous rendez au Mexique, par exemple?

M. Laskowski : Pour ce qui est du transport au Mexique, il y a 12 ou 15 ans, on entrevoyait cette possibilité. Maintenant, je dirais qu'on peut le faire dans une certaine mesure, pourvu que ce soit dans le cadre d'un accord intercompagnies, ce qui signifie que les Canadiens peuvent transporter une remorque quelque part au Texas, près de la frontière, et la laisser à un transporteur mexicain. Le transporteur mexicain va repartir avec la remorque canadienne, étant donné que c'est une zone de libre-échange, puis se rendra au Mexique pour ensuite la retourner au Canada.

La sénatrice Unger : J'aimerais maintenant aborder un autre sujet, c'est-à-dire la main-d'œuvre qualifiée.

Lors de la réunion annuelle 2016 du Technology and Maintenance Council, certains conférenciers ont souligné la difficulté pour le secteur de recruter des chauffeurs malgré les salaires relativement élevés, de l'ordre de 70 000 à 80 000 \$, qui sont offerts. Il y a aussi la question de l'élimination des registres papier et de la formation supplémentaire qui est requise. Il me semble que les camionneurs doivent avoir de plus en plus de connaissances et qu'ils ont davantage de travail à faire.

Pourquoi éprouvez-vous de la difficulté à recruter des chauffeurs routiers? Mis à part ce que vous faites déjà, que peut-on faire pour surmonter ces problèmes?

M. Laskowski : Je crois qu'il y a deux aspects dont il faut tenir compte. Il y a des responsabilités qui reviennent aux transporteurs et d'autres au gouvernement. Je vais commencer par parler des transporteurs.

Tout d'abord, nous vivons dans une société en évolution. Lorsqu'on travaille dans le secteur du camionnage à longue distance, évidemment, on sait qu'on ne verra pas sa famille autant que si on travaillait dans une usine ou dans un bureau. C'est donc un problème avec les jeunes d'aujourd'hui: veulent-ils vraiment ce mode de vie? Le camionnage est un mode de vie. C'est un aspect dont il faut tenir compte.

Et c'est sans compter la situation démographique. Nous avons la main-d'œuvre qui compte le plus de personnes âgées de plus de 55 ans au Canada. Par conséquent, la pénurie découle également de cette réalité.

Par ailleurs, au niveau fédéral, malgré nos efforts constants de lobbying, le camionnage n'est pas considéré comme une profession spécialisée. Conformément au code de la CNP, on ne peut pas faire venir les travailleurs qualifiés dont on a besoin. Évidemment, c'est un problème du point de vue de l'immigration. Nous allons continuer de travailler avec le gouvernement fédéral pour y remédier. Nous croyons également qu'il nous incombe en

Many of the provincial associations, to varying degrees of success, are currently lobbying the provincial legislatures for mandatory entry-level training for truck driving. Most provinces look at licensing for a truck driver as no different than a class G. They don't see it as an occupational standard. They just see it as a licence. We want to see that changed, therefore raising the bar for everyone. Not everyone should be behind the wheel of an 80,000-pound vehicle. It is specialized, and it should be trained. We realize that. We want governments to work with us on that and then raise the bar with regard to the designation of it as truly a profession, no different than a locomotive engineer or someone driving a marine vessel, which are deemed "skilled."

That is where we are heading with it. I think it's going to rely also on the individual companies to recognize the newer generation and how to accommodate. At the end of the day, however, it's difficult to accommodate because we are never going to be able to shorten the distance between Calgary and Vancouver because that is the distance between Calgary and Vancouver. It is a challenge. It is not a challenge exclusive to the trucking industry. But I think we have a good plan, and, partnering with both provincial and federal governments, I think we can improve the situation.

Senator Unger: I have a second question regarding the elimination of paper logbooks. You say electronic logs may create scheduling and water and feed issues. In a way, that is providing more complexity, rather than using paper logs. The electronic ones seem to have issues.

Mr. Laskowski: I was being very polite there.

Senator Unger: Okay.

Mr. Laskowski: Let's say that paper logs allow for some creativity, and, with electronic logs, there is no creativity.

With regard to a commodity, regulations are written for driver safety. For the record, we are extremely supportive; in fact, we were the group that led the charge on electronic logs. We are very supportive of it. That said, there may be situations, particularly with livestock, that need to be examined. Whether it is cattle or swine, they need to be watered, and they need to be rested properly. Depending on the lane where they are going, at times that doesn't mesh with the hours of service rules that are safety requirements. The logs will look at that. It's not like hauling a TV set. The TV set doesn't need a break. It also depends on the lane.

One of the main issues we have here in Canada, unlike in the United States, is the feedlots where truck drivers would stop to feed and water and take care of the live animals. In Canada, it's abysmal. In the United States, it is better. Therefore, that makes it

partie de prendre certaines mesures. De nombreuses associations provinciales exercent des pressions auprès des assemblées législatives provinciales, avec divers degrés de succès, afin d'exiger une formation initiale pour les camionneurs. La plupart des provinces considèrent qu'un camionneur n'a besoin que d'un permis de conduire de classe « G ». Elles ne voient pas l'aspect professionnel. Nous voulons que cela change et nous voulons hausser la barre pour tout le monde. Ce n'est pas n'importe qui qui peut être au volant d'un véhicule de 80 000 livres. Il s'agit d'une profession spécialisée qui requiert de la formation. Nous nous en rendons compte. Nous voulons que les gouvernements travaillent avec nous à cet égard, de sorte que les camionneurs soient considérés comme des travailleurs qualifiés, au même titre que les mécaniciens de locomotive ou les conducteurs de bâtiments.

Voilà notre objectif. Je pense qu'il faudra aussi compter sur chaque entreprise pour reconnaître la nouvelle génération et s'adapter. Au bout du compte, l'adaptation reste difficile, parce qu'il sera toujours impossible de raccourcir la distance entre Calgary et Vancouver. L'industrie du camionnage n'est pas la seule à se heurter à cette difficulté. Mais je pense que nous avons un bon plan et que, en nous associant aux gouvernements des provinces et au gouvernement fédéral, nous pouvons améliorer la situation.

La sénatrice Unger : J'ai une deuxième question concernant la suppression des fiches journalières en papier des conducteurs. Vous dites que les fiches électroniques peuvent créer des problèmes de planification et des problèmes pour l'abreuvement et l'alimentation des animaux. D'une certaine manière, elles introduisent plus de complexité que les fiches de papier. Les fiches électroniques semblent comporter des problèmes.

M. Laskowski : J'ai voulu rester très poli.

La sénatrice Unger : D'accord.

M. Laskowski : Disons que les fiches de papier permettent une certaine créativité, que ne permettent pas les fiches électroniques.

En ce qui concerne les produits de consommation, les règlements visent la sécurité des conducteurs. Officiellement, je tiens à souligner que nous sommes absolument d'accord; en fait, c'est notre groupe qui a mené l'offensive pour les fiches électroniques. Nous sommes absolument pour. Cela étant dit, il se présente des situations, particulièrement avec le bétail, qu'il faut examiner. Les bovins ou les porcins, il faut les abreuver, leur accorder un repos convenable. Selon la voie où on circule, cela, parfois, ne correspond pas aux règles sur les heures de service qu'il faut respecter pour les besoins de la sécurité. Les fiches électroniques le noteront. Ce n'est pas comme transporter un appareil de télévision, qui n'a pas besoin de repos. Ça dépend aussi de la voie.

L'un des principaux problèmes que nous éprouvons au Canada, contrairement aux États-Unis, concerne ces endroits où les camionneurs s'arrêtent pour nourrir, abreuver et soigner les animaux. Au Canada, c'est épouvantable. Aux États-Unis, c'est

less of an issue with regard to electronic logs because you can comply with all the rules. But if you have longer distances between stops in Canada at watering and rest facilities for the animals, that creates challenges on the electronic log side. An analysis needs to be done here because no one is going to advocate for reduced highway safety, but we do have to deal with the rights of the animals we are hauling. It needs to be balanced. It needs to be looked at.

As you rightfully pointed out, it adds some complexity, but it also eliminates creativity and judgment. It just says, "This is what needs to be done." It's clarified between the regulator and the enforcement and the driver. We will now live by those rules in those lanes. It can work.

Senator Unger: Those rest facilities for the animals, what do they look like? Do the animals need to be unloaded from the truck and put back on?

Mr. Laskowski: Yes.

Senator Unger: How do the drivers deal with that?

Mr. Laskowski: Drivers who haul livestock animals are really skilled individuals. They are part farmer and part professional truck driver. They need to understand all of that. It is unfortunate because some shippers who engage these drivers really don't respect the skill sets that they bring on.

That said, yes, it looks like a little farm, to be honest with you. That is what it looks like. Especially in the United States, they are very clean, hygienic. There are some in Canada that are in abysmal shape, and that needs to be addressed.

The Deputy Chair: I am tempted to wander, but I'm not going to. I spent two days this week in Toronto, at a Conference Board of Canada conference on driverless vehicles, including driverless transport trucks and the implications thereof. We will not get into that, but I should draw your attention to the conference so that you will look at it.

Senator Beyak: My little sister is retired now, but she drove 18-wheelers for many years with a gentleman, a team. They loved it. I thank you for your professionalism, your wonderful teams and the service you provide.

Your presentation was excellent, with the challenges and your recommendations. I certainly hope our Senate committee can help in some way.

My question, Jennifer, I hope you understand because, like Senator Tardif, this is all very new to me. We have the Canada Border Services Agency at every border across Canada. The Canadian Food Inspection Agency, as you clearly said, is not

mieux. En conséquence, ça cause moins un problème quand on utilise des fiches électroniques, parce qu'on peut respecter toutes les règles. Mais si les distances entre les arrêts pour abreuver et faire reposer les animaux au Canada sont plus longues, ça cause des difficultés avec les fiches électroniques. Une analyse s'impose ici, parce que personne ne préconisera de réduire la sécurité routière, mais nous devons respecter les droits des animaux que nous transportons. Il faut concilier les deux. Il faut examiner la situation.

Comme vous l'avez justement fait remarquer, ça ajoute de la complexité, mais ça élimine la créativité et le jugement. Ça dit simplement ce qu'il faut faire. Les choses sont tirées au clair entre l'organisme de réglementation, celui qui fait respecter la loi et le camionneur. Nous allons nous conformer à ces règles dans ces voies. Ça peut fonctionner.

La sénatrice Unger : Ces lieux où on permet aux animaux de se reposer, à quoi ressemblent-ils? Faut-il les faire descendre des camions puis les y faire remonter?

M. Laskowski : Oui.

La sénatrice Unger : Comment les conducteurs se tirent-ils d'affaire?

M. Laskowski : Ce sont des conducteurs spécialisés, en partie éleveurs et en partie camionneurs professionnels. Ils doivent connaître les deux métiers. C'est malheureux, parce que certains expéditeurs qui les embauchent ne respectent pas vraiment le bagage de compétences qu'ils apportent.

Cela étant dit, effectivement, ces lieux ressemblent vraiment à de petites fermes. Aux États-Unis, particulièrement, ils sont très propres, hygiéniques. Il y en a au Canada, qui se trouvent dans un état épouvantable, et il faut s'attaquer à ce problème.

Le vice-président : Je vais résister à la tentation de digresser. J'ai passé deux jours, cette semaine, à Toronto, à une conférence du Conference Board du Canada sur les véhicules sans conducteur, y compris les camions de transport sans conducteur et les conséquences de cette technologie. Je n'en dirai pas davantage, mais je voulais attirer votre attention sur cette manifestation, si cela devait vous intéresser.

La sénatrice Beyak : Ma petite sœur, maintenant à la retraite, a conduit des camions à 18 roues pendant de nombreuses années avec un ami. Ils formaient une équipe. Ils adoraient cela. Je vous remercie pour votre professionnalisme, vos merveilleuses équipes et le service que vous fournissez.

Votre exposé a été excellent, y compris sur les difficultés actuelles et vos recommandations. J'espère sûrement que notre comité pourra vous aider.

Ma question, Jennifer, j'espère que vous la comprendrez, parce que, comme pour la sénatrice Tardif, le sujet est très nouveau pour moi. L'Agence des services frontaliers du Canada est présente, partout au pays, à tous les postes frontaliers. L'Agence canadienne d'inspection des aliments, comme vous l'avez dit, n'est pas présente en permanence à de nombreux postes.

there 24-7 at many of those crossings. Is it possible to train some of the Canada Border Services agents so that there's always one at every crossing, 24-7? I will leave it to your expertise to explain.

Ms. Fox: As I understand it, the CBSA officers are designated by CFIA to conduct inspections on their behalf, and they are trained to do so. It is similar to U.S. Customs; they do inspections on behalf of USDA. There are specific officers of the CBP or CBSA who are designated to do inspections on behalf of that agency.

The challenges there is that, when it comes to the border, the inspectors doing the CFIA's inspections are doing something that is recognized by CFIA but which might not be recognized by USDA or FDA. That is where our challenge comes in.

Additionally, that is not CBSA's primary mandate. I'm not saying that there are but there could be some challenges associated with a mandate by an agency that is not their primary mandate. That is not to say that those officers are not taking their job duties seriously, but the responsibility falls to the CFIA to ensure that those discussions on reciprocity are happening with APHIS and USDA. It is not up to CBSA and CBP to make sure there is harmonization between the two in the examinations they are doing and the hours of service under which they are operating.

Senator Beyak: Could you see a possible role for the USDA, CFIA and CBSA to make a more efficient organization within those three bodies?

Ms. Fox: Absolutely — 100 per cent. I think that is where we need to go. It is troubling when the recently announced requirements from CFIA for goods transiting through Canada were discussed with the Canadian Trucking Alliance. When we asked if they had engaged U.S. Customs to make sure that the APHIS and USDA requirements were also being considered, they said that was out of scope, that it was a government-to-Canada and government-to-U.S. discussion and wasn't part of their focus at this time.

That is unfortunate, because the opportunity to have those discussions should be right at the beginning when we are looking at any new initiatives and there could potentially be barriers to trade.

Senator Oh: Thank you for an interesting presentation on the trucking industry.

My question is on the recognition of the CTA program by the U.S. government, Canadian government and the supply chain. Who conducts this program? How long is it? Does a community college conduct it?

Est-il possible de former certains des agents des services frontaliers pour assurer une présence permanente à chaque poste frontalier? Je m'en remets à votre expertise.

Mme Fox : À ce que je sache, les agents de l'ASFC sont désignés, par l'ACIA, pour effectuer des inspections en son nom et ils sont formés à cette fin. C'est comme les douanes américaines; elles font des inspections au nom du ministère de l'Agriculture des États-Unis. Des agents particuliers des deux agences des deux pays sont désignés pour faire des inspections au nom de l'organisme national respectif.

Les problèmes découlent du fait que, à la frontière, les inspecteurs faisant les inspections de l'ACIA agissent conformément à l'ACIA, mais leurs actions pourraient ne pas être reconnues par l'USDA ou la FDA. Voilà où commencent les difficultés.

De plus, ce n'est pas le mandat premier de l'ASFC. Il pourrait survenir, mais je ne dis pas que c'est le cas, des difficultés découlant d'un mandat qui n'est pas le mandat premier de l'organisme. Je ne dis pas non plus que ces agents ne prennent pas leur travail au sérieux, mais il incombe à l'ACIA de s'assurer que ces discussions sur la réciprocité aient lieu avec l'APHIS et l'USDA. Il n'incombe pas à l'ASFC ni au CBP de s'assurer de l'harmonisation de leurs examens et de leurs heures de service.

La sénatrice Beyak : Pourriez-vous entrevoir un rôle pour l'USDA, l'ACIA et l'ASFC, pour créer entre eux une organisation plus efficace?

Mme Fox : Absolument. Je pense que c'est l'objectif vers lequel nous devons tendre. Il a été troublant d'entendre la réaction de l'ACIA, quand, récemment, elle a annoncé ses exigences concernant les marchandises transitant par le Canada et qu'elle en a discuté avec l'Alliance canadienne du camionnage. Quand nous lui avons demandé si elle avait approché les douanes américaines pour s'assurer qu'on n'oubliait pas de tenir compte des exigences de l'APHIS et de l'USDA, elle a répondu que la question était hors de propos, que c'était un sujet de discussion entre le gouvernement du Canada et celui des États-Unis et que, pour le moment, ça ne faisait pas partie de ses sujets de préoccupation.

C'est malheureux, parce que c'est dès le début qu'on devrait organiser ces discussions, alors qu'on cherche de nouvelles initiatives et qu'on risque d'ériger des obstacles au commerce.

Le sénateur Oh : Merci pour votre exposé intéressant sur l'industrie du camionnage.

Ma question concerne la reconnaissance du programme de l'alliance par le gouvernement américain, le gouvernement canadien et la chaîne logistique. Qui dirige ce programme? Quelle est sa longueur? Est-ce qu'un collège communautaire le dirige?

Mr. Laskowski: I will give an overview and perhaps Jennifer can go into more detail about the Iron Apple program.

It was put together by the trucking industry, other members of the supply chain and CFIA about 10 years ago. The great thing about this program is that it is a living program, and it is written for trucking companies to comply with what we anticipated the rules to be: sanitary issues, transportation issues, refrigeration issues — both in Canada and the United States.

Jennifer, perhaps you can explain a bit more about the program itself.

Ms. Fox: We developed the Iron Apple program by working with highway carriers. It was developed by CTA and our members that are currently moving food and food-related products. We took it to the CFIA to make sure it was consistent with any of their proposed recommendations, regulations or policies that they would have on the Safe Food for Canadians Act. It was also based on their preliminary discussions with the United States to determine that we would be covering our ground and making sure we had everything necessary to ensure that the carriers were living up to any expectations that could be put upon them by the shippers.

We developed the program, but it is offered and administrated through Iron Apple. We just don't have the resources to do that in-house. Although we developed it, they own, administer and offer the program to highway carriers. Does that answer your question?

Senator Oh: Yes.

Will the trucking industry face a shortage of workers if new trade agreements take effect, such as the TPP? How do you see temporary workers from overseas come to help out?

Mr. Laskowski: In the last couple of years, we all went through the whole temporary foreign worker issue. Our industry does utilize the services of the Temporary Foreign Worker Program. It's scattered across the country in terms of those who utilize the program. We were able to reach a compromise solution with regard to access into the ongoing availability of the Temporary Foreign Worker Program.

The answer to your question is yes, the industry and certain participants in the industry would like to continue to have ongoing access to the Temporary Foreign Worker Program. It's important, and for some carriers it's critical, depending on where they are, the availability of labour, et cetera.

One of the aspects that we would like to see is an evolutionary process between the Temporary Foreign Worker Program and permanent resident status. Trucking is, as we mentioned, a skilled occupation. If you and I had a trucking company, you may train

M. Laskowski : Je vais vous en donner un aperçu et peut-être que Jennifer pourra vous donner plus de détails sur le programme Iron Apple.

Il a été organisé par l'industrie du camionnage, d'autres membres de la chaîne logistique et l'ACIA il y a une dizaine d'années. Sa grande qualité est d'être évolutif, et il vise à aider les entreprises de camionnage à se conformer à ce que nous prévoyions être les règles à venir sur les questions sanitaires et sur celles de transport et de réfrigération — au Canada comme aux États-Unis.

Jennifer, peut-être pourriez-vous donner des explications sur le programme lui-même.

Mme Fox : Nous avons élaboré le programme Iron Apple en collaboration avec les transporteurs routiers. Le programme a été élaboré par notre alliance et ceux de nos membres qui, actuellement, transportent des aliments et des produits alimentaires. Nous l'avons soumis à l'examen de l'ACIA, pour nous assurer qu'il respectait tous les règlements, recommandations ou politiques qu'elle recommanderait sous le régime de la Loi sur la salubrité des aliments au Canada. Il reposait aussi sur les discussions préliminaires de l'agence avec les États-Unis pour déterminer que nous ferions notre part du travail et que nous nous assurerions de faire le nécessaire pour que les transporteurs répondent à toutes les attentes exprimées à leur égard par les expéditeurs.

Nous avons élaboré le programme, mais il est offert et administré par l'entremise d'Iron Apple. Nous n'avons tout simplement pas les ressources pour le faire à l'interne. Même si nous l'avons élaboré, il en est le propriétaire, il l'administre et il l'offre aux transporteurs routiers. Cela répond-il à votre question?

Le sénateur Oh : Oui.

Est-ce que l'industrie du camionnage affrontera une pénurie de main-d'œuvre si les nouveaux accords commerciaux entrent en vigueur, par exemple le Partenariat transpacifique? Comment entrevoiez-vous l'aide éventuelle des travailleurs temporaires de l'étranger?

M. Laskowski : Ces dernières années, la question des travailleurs étrangers temporaires s'est intégralement posée à nous tous. Notre industrie utilise effectivement les services du Programme pour l'embauche de travailleurs étrangers temporaires. Ses utilisateurs sont dispersés partout au pays. Nous avons été en mesure de trouver une solution de compromis concernant l'accessibilité permanente de ce programme.

La réponse à votre question est oui, l'industrie et certains de ses participants voudraient conserver un accès au programme. C'est important, et, pour certains transporteurs, c'est indispensable, selon l'endroit où ils se trouvent, selon la disponibilité du personnel, et cetera.

Nous voudrions notamment que s'installe un processus évolutif entre le programme et le statut de résident permanent. Le camionnage est, comme nous l'avons dit, une profession spécialisée. Si vous et moi avions chacun notre entreprise de

people differently and have different commodities. If someone worked for me and then went to go work for you, even if they were a good employee of mine, it still may take them six to eight months to understand your systems, how you do things and to know your customers. Under the Temporary Foreign Worker Program, which is a two-year program, you really only have someone you can trust and send out without worry for about a year.

What trucking companies and I am sure many others would like to see is the ability to transition from temporary foreign worker to permanent resident in a seamless manner, because within that year period, the person who is the temporary foreign worker and the employer may already know. The worker may say, "I want to stay in Canada. I want to take the next step to becoming a Canadian citizen." The employer says, "I really like this person and want them to stay. What can I do? Then they get caught in the government silo of "it's not my department; it's their department." You have to fill out this form. There are different periods.

There are some really good people both at the temporary foreign worker offices and the permanent residents offices, but they're different ministries and have different processes. So we would like to see something that is almost like a pipeline: As you move through the process, it moves seamlessly and easily. Then Canada wins.

What do we want? We know for a fact that the people who integrate into society and give back to Canada quickly in terms of employment status are temporary foreign workers, because they have a job, they know the system and they have been here.

This would be a great opportunity, moving forward, and our industry would definitely welcome a pilot program with that type of seamless pipeline between temporary foreign worker, permanent resident and eventually Canadian citizens.

Senator Oh: That is important. Very good, thank you.

The Deputy Chair: Ms. Fox and Mr. Laskowski, thank you very much for being here. I have one question that didn't get asked: When you talked about the vehicles going down to Texas and then someone from Mexico picks up the load, why wouldn't they keep going into Mexico?

Mr. Laskowski: The issue is security and safety.

The Deputy Chair: I suggested that to my colleague.

Mr. Laskowski: I will tell you a funny story from one of my members — funny now that 15 years have passed. They tried going into Mexico. They lost many, many pieces of equipment. He was recently down on vacation a couple of years ago and saw one of his trucks running by.

camionnage, la formation que vous donneriez à vos employés et les produits que vous transporteriez seraient différents des miens. Si un de mes excellents employés allait travailler pour vous, il lui faudrait quand même de six à huit mois pour comprendre vos systèmes, vos procédés et connaître vos clients. Dans le cadre du Programme pour l'embauche de travailleurs étrangers, qui est bisannuel, vous ne disposeriez que pendant un an d'un employé digne de confiance, que vous pourriez envoyer sur la route sans inquiétude.

Ce que les entreprises de camionnage et, j'en suis sûr, beaucoup d'autres voudraient, c'est la possibilité d'une douce transition entre le travailleur étranger temporaire et le résident permanent, parce que, pendant cette année, le travailleur et l'employeur peuvent déjà être fixés. Le travailleur peut avoir l'intention de rester au Canada, de remplir les formalités qui restent pour devenir citoyen canadien. L'employeur peut vraiment apprécier le travailleur et peut vouloir qu'il reste. Mais il se demande quoi faire. C'est alors qu'ils sont pris entre des services qui se renvoient la balle. Il y a tels formulaires à remplir, telles et telles périodes à respecter.

De bonnes personnes, sûrement, travaillent dans les bureaux chargés des travailleurs étrangers temporaires et dans ceux qui sont chargés des résidents permanents, mais c'est pour des ministères différents qui emploient des processus différents. Nous voudrions un processus continu, qui fonctionnerait presque comme un oléoduc, avec facilité et douceur. Le Canada alors y gagnerait.

Que voulons-nous? Nous savons de source sûre que les personnes qui s'intègrent dans la société et qui sont rapidement rentables pour le Canada, grâce à l'emploi qu'ils occupent, sont les travailleurs étrangers temporaires, parce qu'ils ont un emploi, qu'ils connaissent le système et qu'ils ont vécu ici.

Ce serait une belle occasion à saisir, et notre industrie réserverait certainement un bon accueil à un programme pilote qui faciliterait cette transition harmonieuse entre le travailleur étranger temporaire et le citoyen canadien, en passant par le résident permanent.

Le sénateur Oh : C'est important. Très bien. Merci.

Le vice-président : Madame Fox et monsieur Laskowski, je vous remercie d'avoir été ici. J'ai une question qui n'a pas été posée. Quand vous avez parlé des véhicules qui descendent jusqu'au Texas où quelqu'un du Mexique prend en charge la cargaison, pourquoi ne poursuivent-ils pas jusqu'au Mexique?

M. Laskowski : C'est une question de sécurité et de santé.

Le vice-président : C'est ce que j'avais laissé entendre à mon collègue.

M. Laskowski : Je tiens cette histoire d'un de nos membres. Nous en rions maintenant, 15 ans plus tard. Il avait essayé de descendre jusqu'au Mexique. Il a perdu de très nombreuses pièces d'équipement en cours de route. Il y a deux ou trois ans, il y retourne, en vacances, et il aperçoit l'un de ses camions passer devant lui.

It's perhaps the best way to do it at this point. It's a security and safety issue.

Senator Unger: I have a small supplementary. Do you encounter a different set of rules when you are entering and leaving Mexico? Do you have to start over again?

Mr. Laskowski: Jennifer, maybe you want to talk about the immigration. It's very complicated.

Ms. Fox: There is a different set of rules for entering and leaving Mexico, but our members don't get into that, because they don't go into Mexico. There are different sets of rules running back and forth between Canada and the U.S., and that alone is extremely cumbersome and frustrating. We get calls all the time from existing and new members, asking questions about them in the U.S. and they'd like to start coming into Canada or the reverse. They ask a very simple question: How do I do that? That answer is days long. You need a course to understand what is involved because it is not a simple task. There are so many regulations, and there is a very real lack of harmonization between the two countries in terms of a truck that is moving from Canada into the U.S. and back from the U.S. into Canada. There are very different requirements, so it is not an easy process for any driver to understand.

Senator Unger: Does Mexico complicate things further?

Ms. Fox: It would if a carrier wanted to run from Canada into the United States and then through the United States down into Mexico. There is a third set of requirements so, yes, it would just add an extra layer.

The Deputy Chair: Ms. Fox and Mr. Laskowski, thank you very much. Very interesting, very informative. You have added a lot to our study. We do appreciate it. I thank you for being here.

Colleagues, we will now quickly move into one other subject.

Mr. Laskowski: I want to thank your staff. Thank you all, too, obviously. We had a mini crisis outside, before this event, and your staff was outstanding and so helpful to us. I just want to note it for all of you. We appreciated it very much.

The Deputy Chair: There you go. We knew they were outstanding.

Colleagues, you will recall that, the other day, we had a witness from the Canadian Beverage Association, Mr. Jim Goetz. He has written a letter to Senator Maltais and me, as the chair and deputy chair. I want to read the letter into the record, and then I will ask Senator Ogilvie for a comment. Then I don't think there is need for debate or discussion after that.

C'est, actuellement, peut-être la meilleure chose à faire. Pour sa sécurité et sa santé.

La sénatrice Unger : J'ai une petite question supplémentaire. Pour entrer au Mexique et en sortir, faut-il respecter un ensemble différent de règles? Faut-il tout recommencer à zéro?

M. Laskowski : Jennifer, peut-être voudriez-vous parler de l'immigration. C'est très compliqué.

Mme Fox : Pour entrer au Mexique et en sortir, les règles sont différentes, mais nos membres ne sont pas obligés de passer par là, parce qu'ils ne se rendent pas au Mexique. Différents ensembles de règles régissent le transport entre le Canada et les États-Unis et, à elles seules, elles sont extrêmement lourdes et irritantes. Nous recevons continuellement des appels de nos chauffeurs, nouveaux et anciens, qui nous interrogent sur leur séjour aux États-Unis et leur retour au Canada ou vice versa. Ils veulent savoir comment faire. La réponse prendrait des journées. Il faut un cours pour comprendre, parce que ce n'est pas une mince tâche. Il y a tellement de règlements et une absence très réelle d'harmonisation entre les deux pays, pour le camionnage du Canada vers les États-Unis et de retour au Canada. Les exigences sont très différentes. Ce n'est facile à comprendre par aucun chauffeur.

La sénatrice Unger : Est-ce encore plus compliqué au Mexique?

Mme Fox : Oui, si un transporteur voulait aller du Canada aux États-Unis puis de ce pays au Mexique. C'est un troisième ensemble d'exigences. Effectivement, cela ajouterait des complications de plus.

Le vice-président : Madame Fox, monsieur Laskowski, merci beaucoup. Votre prestation a été très intéressante, très instructive. Vous avez apporté beaucoup à notre étude. Nous vous en sommes reconnaissants. Nous vous remercions d'avoir été ici.

Chers collègues, nous allons rapidement passer à un autre sujet.

M. Laskowski : Je tiens à remercier votre personnel. Merci à vous tous, à vous aussi, manifestement. Nous avons eu, avant d'entrer, une mini crise à régler, et votre personnel s'est révélé d'une aide tellement extraordinaire. Je tenais seulement à vous le dire à tous. Nous y avons été très sensibles.

Le vice-président : Eh voilà. Nous savions que ce sont des gens exceptionnels.

Chers collègues, vous vous souviendrez que M. Jim Goetz, de l'Association canadienne des boissons, est venu témoigner devant le comité il y a quelques jours. M. Goetz nous a fait parvenir une lettre, au sénateur Maltais et moi, président et vice-président du comité. J'aimerais vous la lire aux fins du compte rendu. Je demanderai ensuite au sénateur Ogilvie d'intervenir. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire par la suite de débattre de la lettre ou d'en discuter.

He thanks us for the invitation, et cetera. The meat of the letter is this:

I would like to address comments made during the Question and Answer portion of this meeting, which as per all committee meetings will be a matter of public record.

On page 11 of the draft transcript for the April 12, 2016 meeting, it is noted that in reference to a recent Senate report on obesity, and specifically to one of its recommendations, I stated: *“The interesting thing about the report that was tabled was that the sugar tax would apply to products that have no sugar in them or no calories in them. This beverage sitting right here beside me is a carbonated beverage. It contains no sugar and no calories...”* The beverage I was referring to was a brand of diet soda.

In response to that comment, the draft transcript indicates (also on page 11) that Senator Ogilvie said: *“But I am the author of that report and what you said is fundamentally incorrect. We are recommending a tax on sugar beverages, the soda pop beverages, and it was directly related to sugar.”* Also, a little further down, *“... we only recommended a tax on sugar beverages. We do not recommend a tax on any other issue.”* Finally Senator Ogilvie states, *“I would like him to read the report in its accuracy.”*

Following those statements from Senator Ogilvie, the committee moved on to other questions from other senators.

I respectfully note that Recommendation 3 on page 24 of the Standing Committee on Social Affairs, Science and Technology’s report entitled *Obesity in Canada: a Whole-of-Society Approach for a Healthier Canada* reads:

“The committee recommends that the federal government:

...Assess the options for taxation levers with a view to implementing a new tax on sugar-sweetened as well as artificially-sweetened beverages...”

The recommendation wording clearly shows that such a tax would also apply to beverages that contain no sugar and no calories, as per my statement.

On behalf of the Canadian Beverage Association and our members, I respectfully request that the Committee take action and amend the official record to note that my comments were factually correct. We ask that this letter be entered into record at the next committee meeting as the official correction.

M. Goetz commence par nous remercier. Il enchaîne ensuite en disant ceci :

J’aimerais revenir sur des commentaires formulés dans le cadre de la période des questions de la séance du 12 avril 2016, puisque comme toutes les délibérations des comités, ces commentaires seront publiés.

À la page 11 des délibérations de ladite séance, il est écrit qu’en référence à un rapport publié récemment par le Sénat sur l’obésité, notamment à une des recommandations formulées, j’aurais dit : *« Ce qui est intéressant au sujet de ce rapport, c’est que la taxe sur le sucre s’appliquerait à des produits qui ne contiennent pas de sucre ni de calories. Cette boisson que j’ai ici est une boisson gazeuse, mais elle ne contient ni sucre ni calories... »* La boisson à laquelle je faisais référence était une boisson gazeuse diète.

En réponse à ce commentaire, on peut lire dans les délibérations (toujours à la page 11) que le sénateur Ogilvie a dit : *« Je suis l’auteur de ce rapport, et ce que vous dites est totalement faux. Nous recommandons d’imposer une taxe sur les boissons sucrées, les boissons gazeuses, et tout ce qui est riche en sucre. »* Il poursuit, un peu plus loin, en ajoutant : *« [...] nous recommandons uniquement une taxe sur les boissons sucrées. Nous ne recommandons pas de taxer autre chose. »* Finalement, le sénateur Ogilvie déclare : *« J’aimerais que le témoin lise bien le rapport [...] »*

À la suite de cette intervention du sénateur Ogilvie, d’autres sénateurs ont pris la parole pour poser leurs questions.

Je tiens à souligner humblement que la Recommandation 3 qui figure à la page 24 du rapport du Comité sénatorial permanent des Affaires sociales, des sciences et de la technologie intitulé *L’obésité au Canada: Une approche pansociétale pour un Canada en meilleure santé* dit ceci :

Le comité recommande au gouvernement fédéral :

[...] d’évaluer les mesures fiscales envisageables en vue de mettre en place une nouvelle taxe sur les boissons sucrées/édulcorées, de même que les boissons contenant des édulcorants de synthèse [...].

Le libellé de la recommandation est clair: une telle taxe s’appliquerait également aux boissons ne contenant ni sucre ni calories, comme je l’ai souligné lors de ma comparution.

Au nom de l’Association canadienne des boissons et de ses membres, je demande respectueusement que le comité prenne les mesures nécessaires pour corriger le compte rendu officiel afin de souligner que mon commentaire était exact. Nous demandons à ce que la présente soit lue aux fins du compte rendu lors de la prochaine séance du comité à titre de correction officielle.

As with all trade associations, the Canadian Beverage Association prides itself on credibility to our stakeholders and we cannot allow this false accusation and mistaken comment to stand unchallenged.

As we indicated that we were not correcting any transcript, the transcript stands as is, but I have read the letter into the record. I will now give Senator Ogilvie the floor for a short comment, and then we will move on.

Senator Ogilvie: Colleagues who were there will remember that the representative of the industry was dealing with the idea of tax on a number of sugar products, even jars of jam and things of this nature.

There are two comments that I would make with regard to my specific statement of a tax on sugar-containing products: One, it was in the context of that discussion of his with regard to taxing a range of sugar-containing products. In that context, our report only recommends a tax on sugar-containing beverages within the sugar products.

Second, a sugar tax, if you want to use that terminology, can only be applied to sugar-containing products.

Now, we also recommend that a tax be applied to artificially sweetened beverages. Overall, our recommendation is that the federal government assess the options for taxation levers with a view to implementing a new tax on sugar-sweetened, as well as artificially sweetened, beverages.

If you want to call it a sugar tax, it would only be on sugar-containing items. If you want to call it a tax on sweetened beverages, it also includes artificially sweetened beverages.

I think, Mr. Chair, that clarifies what the intent of the report of our Social Affairs Committee was, but it also explains how I was answering the question from the witness.

The Deputy Chair: Thank you, Senator Ogilvie. I think you have clarified it very well, and I appreciate that and appreciate your cooperation.

We stand adjourned until we return in two weeks.

(The committee adjourned.)

Comme toutes les associations commerciales, l'Association canadienne des boissons tire beaucoup de fierté de la crédibilité dont elle jouit auprès de ses membres. Nous ne pouvons pas laisser passer cette fausse accusation et cette erreur.

Puisque nous avons déjà convenu qu'aucun compte rendu ne serait modifié, le compte rendu de la séance concernée ne sera pas modifié. Toutefois, j'ai lu la lettre afin qu'elle figure au compte rendu de la présente séance. Je vais maintenant laisser la parole au sénateur Ogilvie quelques instants, après quoi nous poursuivrons.

Le sénateur Ogilvie : Chers collègues, ceux d'entre vous qui étaient là se souviendront que le témoin parlait d'une taxe qui s'appliquerait à plusieurs produits contenant du sucre, y compris, notamment, les confitures.

J'aimerais dire deux choses au sujet de ma déclaration sur une taxe applicable aux produits contenant du sucre. Premièrement, j'ai émis ce commentaire en réponse à la position du témoin sur la taxation d'une variété de produits contenant du sucre. Dans ce contexte, notre rapport recommande uniquement une taxe sur les boissons sucrées en tant que produit sucré.

Deuxièmement, une taxe sur le sucre, si c'est le terme que vous souhaitez employer, ne peut s'appliquer que sur des produits contenant du sucre.

Nous avons également recommandé une taxe applicable aux boissons contenant des édulcorants de synthèse. Dans l'ensemble, nous recommandons au gouvernement fédéral d'évaluer diverses mesures fiscales possibles en vue de mettre en place une nouvelle taxe sur les produits sucrés et les boissons contenant des édulcorants de synthèse.

S'il s'agit d'une taxe sur le sucre, elle ne s'appliquerait qu'aux produits contenant du sucre. S'il s'agit d'une taxe sur les boissons sucrées, elle s'appliquerait également aux boissons contenant des édulcorants de synthèse.

Monsieur le président, je crois que cela précise l'intention derrière le rapport du comité des affaires sociales. Cela explique également mes réponses aux commentaires formulés par le témoin.

Le vice-président : Merci, sénateur Ogilvie. Je crois que c'est très clair. Je vous remercie de ces précisions et de votre coopération.

La séance est levée jusqu'à notre prochaine réunion qui aura lieu dans deux semaines.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Soy Canada:

Jim Everson, Executive Director.

Barley Council of Canada:

Phil de Kemp, Executive Director.

Canadian Trucking Alliance:

Stephen Laskowski, Senior Vice President, Economic Affairs;

Jennifer Fox, Vice President, Security and Customs.

TÉMOINS

Soy Canada:

Jim Everson, directeur exécutif.

Conseil de l'orge du Canada:

Phil de Kemp, directeur exécutif.

Alliance canadienne du camionnage:

Stephen Laskowski, vice-président principal, Affaires économiques;

Jennifer Fox, vice-présidente, Sécurité et douanes.