



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des affaires autochtones et du Nord

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 107

Le mercredi 8 mai 2024

Président : M. John Aldag



Comité permanent des affaires autochtones et du Nord

Le mercredi 8 mai 2024

• (1640)

[Traduction]

Le président (M. John Aldag (Cloverdale—Langley City, Lib.)): Bonjour à tous. Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 107^e réunion du Comité permanent des affaires autochtones et du Nord de la Chambre des communes. Nous reconnaissons que nous nous réunissons sur le territoire non cédé et traditionnel des peuples algonquins et anishinabes.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le mercredi 10 avril 2024, le Comité se réunit afin d'étudier le programme Nutrition Nord Canada.

Puisque la séance a commencé, j'aimerais rappeler à toutes les personnes, présentes dans la salle et en ligne, qu'il n'est pas autorisé de prendre des photos d'ici à la levée de la séance.

Nous allons également aborder quelques points relatifs à la prévention des rétroactions acoustiques. Nous essayons de créer un environnement de travail sécuritaire pour notre personnel, en particulier pour nos interprètes, et nous avons donc mis un nouveau système en place. Vous voyez ici des casques d'écoute. Vous devez les brancher. Lorsque vous n'utilisez pas votre casque d'écoute, nous vous demandons de placer votre oreillette face vers le bas sur le point, le cercle, qui a été mis sur la table. Vous pouvez sélectionner le parquet — qui est la langue parlée — l'anglais ou le français. L'anglais est le canal 1; le français, le canal 2. Il y a des commandes audio. Vous n'avez pas besoin de toucher les boutons, nous avons une équipe qui se chargera d'allumer et d'éteindre vos microphones. Ce qui est important, c'est de s'assurer que lorsque la lumière rouge est allumée, aucune oreillette ne se trouve près du microphone. Cela peut causer une rétroaction acoustique, et nous vous demandons simplement d'en être conscients.

Voilà pour l'introduction.

Nous avons quelques témoins pour notre première heure.

J'aimerais vous remercier tous de vous être mis à notre disposition.

Parmi les représentants présents, mentionnons Gary Bell, président-directeur général de Calm Air International; Shelly De Caria, présidente-directrice générale de Canadian North; Jean-Pierre Goulet, directeur général de la Coopérative Kimik Ltée; et Dan McConnell, directeur général de North West Company.

Je crois savoir que tout le monde aura cinq minutes pour présenter sa déclaration liminaire. J'utilise un système de cartons pratique, donc lorsqu'il restera 30 secondes, je vous montrerai le carton jaune. Lorsque le temps sera écoulé, je vous donnerai le carton rouge. N'arrêtez pas au milieu d'une phrase, mais terminez votre idée. Cela va de même pour les périodes de questions. Certains des

membres aiment étirer le temps imparti, et je leur donnerai également les cartons. Ils ont tendance à se tourner vers les témoins. Si les témoins sont en plein milieu d'une phrase, ils peuvent juste terminer leur idée, puis nous passerons à la prochaine série de questions.

Je ne sais pas si quelqu'un veut passer en premier. Je vois dans l'ordre Calm Air, Canadian North, Coopérative Kimik et North West Company, donc si cet ordre vous va, nous céderons la parole en premier à M. Bell.

Quand vous êtes prêt, la parole est à vous pour votre déclaration liminaire de cinq minutes.

M. Gary Bell (président-directeur général, Calm Air International LP): Bonjour, monsieur le président et honorables membres du Comité.

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Je suis heureux de me joindre à vous en ma qualité de président-directeur général de Calm Air.

Créée en 1962, la compagnie aérienne régionale Calm Air propose aujourd'hui des services réguliers essentiels de transport de passagers et de fret à 19 collectivités du Centre du Nunavut et du Nord du Manitoba. Calm Air, qui exploite 15 aéronefs et emploie plus de 600 Canadiens, dont plus de 150 Autochtones, offre également des services de vols nolisés partout en Amérique du Nord.

Chez Calm Air, nous sommes conscients que nous jouons un rôle essentiel au sein des collectivités que nous desservons. Nous prenons nos responsabilités très au sérieux et agissons à titre de partenaires communautaires responsables et consciencieux. Par exemple, ce qui est pertinent pour cette étude, nous permettons à tous les bénéficiaires inuits de notre réseau d'expédier gratuitement des denrées alimentaires récoltées localement, ce qu'on appelle les aliments locaux.

Dans ce contexte, j'aimerais soumettre ce qui suit à l'examen du Comité.

Premièrement, Calm Air ne participe pas directement au programme Nutrition Nord Canada. Nous sommes conscients qu'une part considérable du fret que nous traitons est constituée de denrées alimentaires, et nous donnons la priorité au transport de ce fret en conséquence tout en fixant un prix cohérent pour l'ensemble du fret. Ainsi, le coût d'expédition des denrées alimentaires n'est pas différent de celui d'autres marchandises essentielles comme les fournitures médicales, le matériel industriel ou les articles ménagers.

Deuxièmement, nous savons que le transport rapide et efficace du fret sur notre réseau est essentiel pour respecter notre engagement envers les collectivités que nous desservons. Calm Air transporte plus de 25 millions de livres de fret chaque année, et nous avons fait des investissements importants pour respecter les délais de livraison. Parmi les principales mesures mises en œuvre, nous avons spécialement modifié notre aéronef en configuration « com-bi », ce qui nous permet de transporter des passagers et du fret palletisé sur les mêmes vols. Cela permet à la fois de subventionner le fret en partageant les coûts avec les ventes de billets de passager et d'augmenter les fréquences sur des marchés plus petits.

Nous avons également construit une série d'entrepôts climatisés dans l'ensemble de notre réseau au Nunavut, ce qui nous permet de transporter du fret 24 heures sur 24, donne aux clients la possibilité de récupérer leurs marchandises à des moments qui leur conviennent, et nous permet de reprendre nos activités beaucoup plus rapidement en cas d'intempéries ou d'autres perturbations.

Troisièmement, nous sommes profondément préoccupés par la question de l'accessibilité financière. Nous savons que pour assurer la fiabilité de service dont Calm Air est si fier, il est essentiel de garantir des tarifs abordables. À l'heure actuelle, les prix de fret de Calm Air sont parmi les plus bas de l'Arctique, et notre activité de fret n'est pas rentable. Nous abordons le transport de fret en cherchant à concilier l'offre de services abordables avec la viabilité de notre entreprise.

Enfin, bien que certains des facteurs de coûts associés aux services de transport de fret vers le Nord — comme l'équipement spécialisé ou le fait que très peu de fret retourne vers le Sud, ce qui suppose que tout fret devra couvrir le coût du voyage dans les deux sens — soient des problèmes que l'on s'attend à rencontrer dans les destinations éloignées, la plupart des facteurs de coûts aujourd'hui ne sont peut-être pas apparents à la simple lecture de notre carte des itinéraires. Les coûts associés à l'exploitation des aéronefs ont augmenté de façon exponentielle, dépassant même les taux élevés de l'inflation que nous observons tous dans notre vie quotidienne. Le carburant, la main-d'œuvre, les pièces détachées et l'entretien sont autant de coûts qui ont considérablement augmenté à la suite des perturbations causées par la pandémie.

Mais ce qui est peut-être le plus important pour ce comité, c'est que les décisions politiques gouvernementales prises sans tenir compte des réalités de la vie dans le Nord contribuent également à augmenter les coûts.

Par exemple, l'utilisation par Transports Canada du principe de « l'utilisateur-payeur » désavantage les destinations éloignées où il y a peu de résidents pour absorber les charges financières liées à l'infrastructure aéronautique. Appliquez cela à un carton de lait: ce carton, lorsqu'il est expédié, couvre non seulement les coûts de l'aéronef, mais aussi ceux des deux aéroports et de chaque fournisseur de service intermédiaire.

Les changements apportés aux exigences relatives à la fatigue des pilotes en décembre 2019 nous ont obligés à ajouter des coûts d'emploi supplémentaires et à modifier la manière dont nous programmons les services des compagnies aériennes.

Enfin, la taxe sur le carbone du Canada a aussi fait augmenter le prix du carburant dans certaines destinations éloignées.

En conclusion, Calm Air est fière d'être un partenaire responsable de l'écosystème nordique du Canada. Nous sommes disposés

à travailler en étroite collaboration avec le gouvernement sur des solutions stratégiques qui permettent de maintenir les services d'aviation dans le Nord, y compris le transport de denrées alimentaires, à un niveau durable pour tous.

Encore une fois, merci de m'avoir invité ici aujourd'hui. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1645)

Le président: Merci, monsieur Bell, pour votre déclaration liminaire.

Vous avez terminé juste avant la marque des cinq minutes, et je vous en suis reconnaissant.

Nous passons maintenant à Canadian North, avec Mme De Caria.

Lorsque vous êtes prête, la parole est à vous pour cinq minutes.

Mme Shelly De Caria (présidente-directrice générale, Canadian North Inc.): [*Le témoin s'exprime en inuktitut.*]

[Traduction]

Bonjour, monsieur le président et chers membres du Comité. Je vous remercie de me fournir l'occasion de m'adresser aujourd'hui au Comité concernant le rôle essentiel de la livraison de marchandises, en particulier du transport alimentaire, dans l'Arctique canadien.

[*Le témoin s'exprime en inuktitut.*]

[Traduction]

En tant qu'Inuk née et élevée dans la collectivité nordique que Kuujjuaq, je comprends plus que de nombreuses personnes la difficulté associée au fait de ne pas avoir accès à des aliments abordables. Je me rappelle les difficultés et les pressions que cela a causées dans mon enfance. Mais surtout, je me souviens de m'être couchée le soir affamée.

Comme vous le savez, le problème est pire, de façon disproportionnée, dans le Nord que n'importe où au pays, les taux d'insécurité alimentaire des ménages atteignant 17, 22, 35 et 57 % au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavik et au Nunavut, respectivement.

À Canadian North, nous savons que nous ne faisons pas qu'offrir un service; lorsque notre aéronef touche terre, cela est considéré comme une bouée de sauvetage dans les collectivités nordiques. En bref, ce que nous fournissons est un service essentiel. Notre engagement à l'égard de ce service essentiel est inébranlable, malgré les difficultés financières et logistiques sans précédent.

Tout d'abord, il importe de souligner que nos activités dans l'Arctique canadien ne sont pas subventionnées. Je vais le répéter. Nous ne recevons aucune subvention dans le cadre du programme Nutrition Nord. Nous sommes simplement un intermédiaire pour les entreprises d'alimentation et de détail qui reçoivent ces subventions au titre du PNN, afin de mettre leurs produits sur les tablettes des magasins du Nord. Pour cette raison, nous devons fixer des taux qui non seulement couvrent le coût de livraison des marchandises, y compris des aliments, mais permettent une marge minimale. Généralement, je peux dire qu'elle ne dépasse pas 1 %.

Même si les subventions du PNN ont augmenté, à Canadian North, nos marges continuent de rétrécir. Au cours des deux dernières années, nous avons connu des augmentations de coût importantes, surtout en ce qui concerne la rétention et la formation de la main-d'œuvre, ainsi que le carburant, les coûts liés aux infrastructures et les achats et l'entretien des principaux équipements. Ces difficultés sont exacerbées par des conditions strictes et contraignantes pour nous en raison de la combinaison originale de Canadian North et de First Air.

Malgré ces contraintes, nous continuons de nous conformer aux règlements et nous efforçons de mener nos activités efficacement, tout en répondant en priorité aux besoins de nos collectivités nordiques. Comme bon nombre d'entre vous le savent, mener des activités dans le Nord s'assortit de ses propres difficultés uniques. Les infrastructures aéroportuaires ne sont pas uniformes et sont insuffisantes, tout comme les pistes en gravier de taille insuffisante. Le soutien à la navigation aérienne est peu fiable, surtout à cause d'une main-d'œuvre dangereusement peu nombreuse et des pénuries. Par-dessus tout, il y a une pénurie d'approvisionnement en carburant.

Ce ne sont que quelques exemples de ce à quoi nous sommes confrontés. De plus, nos activités sont souvent touchées par des conditions météorologiques imprévisibles, la noirceur, le froid glacial, les tempêtes de neige et autres, qui peuvent retarder les livraisons de plusieurs jours. Il y a en moyenne 175 annulations par mois.

Même si nous reconnaissons l'importance du programme Nutrition Nord, nous n'avons pas une connaissance directe de la façon dont il est utilisé par les détaillants pour réduire les coûts des aliments pour les résidents du Nord. Ce que nous savons, c'est que la subvention vise à profiter aux Inuits et aux collectivités que nous desservons directement, pourtant nous constatons que le programme est de plus en plus inadéquat pour compenser la montée en flèche des coûts des aliments et du transport des aliments. Quelque chose cloche.

Je vais terminer en disant que les difficultés auxquelles nous faisons face pour fournir des marchandises essentielles aux collectivités de l'ensemble de l'Arctique canadien sont à facettes multiples et complexes. Malgré tout, nous demeurons déterminés à fournir ce service essentiel à nos collectivités.

Je presse le Comité d'examiner les circonstances uniques et les contraintes avec lesquelles nous composons. Des efforts collaboratifs entre le gouvernement, l'industrie et les parties prenantes sont essentiels pour relever ces défis et assurer le bien-être de tous les résidents du Nord.

À Canadian North, nous disons souvent que nous sommes déterminés à améliorer la vie dans les collectivités que nous desservons. Personnellement, je pense que cela devrait être l'engagement de tout le monde ici présent aujourd'hui.

[Le témoin s'exprime en inuktitut.]

[Traduction]

Merci de votre temps. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

• (1650)

Le président: Merci beaucoup de votre déclaration liminaire.

Nous passons maintenant à M. Goulet.

Lorsque vous êtes prêt, la parole est à vous pour cinq minutes.

M. Jean-Pierre Goulet (directeur général, Coopérative Kimik Ltée): Merci, monsieur le président.

Je représente la Coopérative Kimik, située à Kimmirut, autrefois appelée Lake Harbour.

[Français]

Avoir un commerce dans l'Arctique est une chose, mais le faire fonctionner en est une autre. C'est très compliqué. Les coûts de fonctionnement sont disproportionnés comparativement à ceux des commerces du Sud.

L'électricité coûte 0,55 \$ le kilowatt, alors qu'au Sud, on paie 0,10 \$ ou 0,15 \$. L'eau coûte 90 \$ le mètre cube, alors qu'au Sud, c'est peut-être de 2 \$ à 5 \$ le mètre cube, là où il y a des compteurs d'eau. Il n'y a aucune possibilité d'avoir un système biénergie pour aider l'entreprise.

Par ailleurs, les coûts d'entretien sont vraiment extrêmes. Il y a une absence de personnel qualifié à l'échelle locale, comme des plombiers, des électriciens ou des menuisiers. Dans plusieurs cas, ceux-ci doivent être transportés par avion.

De plus, nos frais d'assurance ont triplé en raison de notre situation géographique. Ces trois dernières années, ils sont passés de 4 500 \$ à 14 000 \$ par mois.

Il y a aussi les coûts d'entretien relatifs au programme Nutrition Nord Canada. Offrir des rabais à nos clients grâce à Nutrition Nord Canada est à la fois une obligation et un plaisir pour nous. C'est notre devoir: nous recevons l'argent, nous le transmettons aux clients. Cependant, pour transmettre cet argent, nous avons besoin d'un système informatique qui répond aux exigences du programme Nutrition Nord Canada. Ce ne sont pas tous les logiciels qui ont cette capacité. L'offre est restreinte. Une fois le logiciel trouvé, il doit faire l'objet d'entretiens et de mises à jour. Cela engendre des coûts, mais ces derniers ne sont pas couverts par Nutrition Nord Canada.

En outre, il y a l'afflux de nouveaux marchands. Apparaissent constamment en ligne de nouveaux marchands offrant des frais d'expédition soit très bas, soit nuls. Ces marchands viennent chercher une part de marché. De notre côté, nous devons payer des frais d'expédition aux compagnies aériennes. Les clients ont des fonds limités, alors ils veulent les optimiser. C'est donc le marchand offrant les prix les plus bas qui l'emporte. Nous ne pouvons pas concurrencer ces marchands. Cela pousse les prix des aliments à la hausse. Le volume des ventes diminue tous les mois, non pas parce que les consommateurs mangent moins, mais parce qu'ils font leurs achats en ligne. Un magasin en ligne basé à Ottawa, à Montréal ou à Winnipeg n'a pas les mêmes coûts de fonctionnement que nous, comme je l'ai mentionné plus tôt. Nous devons absorber ces coûts; ces marchands, non.

Le programme Nutrition Nord Canada devrait prendre en compte ces faits et peut-être revoir le montant des contributions versées aux marchands qui sont situés dans l'Arctique.

Nous comprenons que le transport aérien est assujéti à une réglementation très stricte, qu'elle émane de Transports Canada ou d'autres organisations, mais il n'en demeure pas moins qu'il est difficile d'être approvisionné présentement. Pour des raisons qui nous sont inconnues, des vols sont annulés sous prétexte des conditions météorologiques alors que, quinze minutes plus tard, un avion atterrit, sans marchandises, pour venir chercher quelqu'un dans la communauté. L'avion arrive vite et repart en transportant un seul passager, mais aucune cargaison n'arrive. Nous sommes en droit de nous demander si c'est efficace.

Je vous remercie de votre temps et de l'occasion de témoigner qui a été offerte à la coopérative Kimik.

Qujannamiik. Merci. Thank you.

• (1655)

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous allons maintenant entendre M. McConnell de la North West Company pour la dernière déclaration liminaire de cinq minutes.

Quand vous êtes prêt, la parole est à vous.

M. Dan McConnell (directeur général, North West Company): Merci.

Bonjour, chers membres du Comité, et merci de l'invitation. La North West Company s'est engagée à collaborer avec les parlementaires pour remédier à la persistance des prix élevés des denrées alimentaires dans le Nord. Nous sommes heureux d'être ici.

La North West Company est la principale détaillante canadienne desservant les collectivités nordiques et éloignées. Nous exploitons également des magasins dans le Sud du Canada, dont certains sous la marque Tigre Géant, et nous desservons des collectivités en Alaska, dans le Pacifique Sud et dans les Caraïbes. Nous sommes plus qu'un simple magasin. Nous sommes une des sources principales d'emplois, ainsi qu'un partenaire économique majeur dans les régions où nous exerçons nos activités.

Nous sommes ici pour discuter du programme Nutrition Nord, mais il nous faut d'abord le replacer dans son contexte. Ce programme est une importante bouée de sauvetage pour la réduction des coûts des produits d'épicerie en fournissant une subvention aux consommateurs par l'intermédiaire de détaillants tels que North West. Cependant, il ne règle pas les problèmes sous-jacents liés aux infrastructures et à la chaîne d'approvisionnement qui sont à l'origine des coûts élevés, et ne s'attaque pas à l'inflation.

Les collectivités qui reçoivent des subventions pour la vente au détail dans le cadre du programme Nutrition Nord tout au long de l'année ne sont pas accessibles toute l'année par voie terrestre, ferroviaire ou maritime. La plupart de ces collectivités manquent d'installations portuaires et d'infrastructures d'amarrage appropriées, d'entrepôts et d'autres infrastructures logistiques de base. La plupart d'entre elles ne disposent pas de pistes asphaltées, de hangars ou de services météorologiques aéroportuaires suffisants. En raison du manque historique d'investissements dans les infrastructures nordiques, ces collectivités sont isolées de la chaîne d'approvisionnement mondiale, ce qui les rend plus difficiles à atteindre et à desservir.

Ces collectivités doivent compter sur les services par avion, et, dans la mesure du possible, nous profitons du nombre limité de li-

vraisons par transport maritime arrivant dans chaque collectivité en été, et de la courte durée d'utilisation des routes de glace pour les réapprovisionner en produits de première nécessité au coût le plus bas possible. Nous travaillons avec les rares entreprises de transport qui desservent ces collectivités.

Dans le meilleur des cas, l'état des infrastructures dans l'Arctique et dans les collectivités autochtones éloignées rend l'approvisionnement de nos magasins difficile et coûteux. Les conditions météorologiques et environnementales rendent parfois la tâche presque impossible. Par exemple, après les incendies de forêt qui ont dévasté les Territoires du Nord-Ouest en 2023, les sécheresses subséquentes le long du fleuve Mackenzie ont perturbé notre capacité de transporter des marchandises par barge dans l'Ouest de l'Arctique.

Près de 10 % de nos vols réguliers sont annulés en raison des conditions météorologiques. En outre, 60 % des annulations de vol avant décollage sont dues au fait que les aéroports communautaires ne disposent pas d'une capacité de dégivrage suffisante. La fonte du pergélisol met en péril les infrastructures, raccourcit la saison des routes de glace, endommage les pistes d'atterrissage et crée d'autres problèmes qui augmentent les coûts d'exploitation dans le Nord.

Il y a d'autres coûts opérationnels élevés dans le Nord que le programme Nutrition Nord n'est pas conçu pour subventionner. Ils comprennent notamment le coût élevé de l'énergie, qui est presque six fois plus élevé à Iqaluit qu'à Winnipeg, et d'autres services publics comme l'eau. Il n'y a pas assez d'entrepôts chauffés et réfrigérés à louer, ce qui limite la quantité de produits que nous pouvons stocker en même temps. Le coût de la construction dans le Nord est sensiblement plus élevé que dans le Sud. Les coûts d'entretien des sites sont trois à cinq fois plus élevés dans le Nord que dans le Sud.

Le programme Nutrition Nord améliore l'accessibilité des aliments sains et réduit considérablement le coût des aliments nutritifs dans nos magasins. Toutefois, il ne règle pas les problèmes inflationnistes sous-jacents qui déterminent les prix de détail, tels que le carburant ou le coût des marchandises. La subvention du programme Nutrition Nord ne bénéficie pas des investissements nécessaires pour suivre le rythme de l'inflation et, par conséquent, son incidence positive s'est érodée.

La subvention demeure toutefois efficace; elle a toujours la capacité de faire baisser efficacement les prix pour les consommateurs. Par exemple, grâce à la subvention du programme Nutrition Nord, un contenant de lait de quatre litres coûte 4,09 \$ à Oxford House, au Manitoba. Sans la subvention, il s'élèverait à 18,28 \$. À Arctic Bay, au Nunavut, il est de 6,49 \$ au lieu de 61,32 \$. À titre de référence, à Winnipeg, là où j'habite, il coûte 5,59 \$.

Nous comprenons que les députés s'interrogent sur la manière dont les subventions sont transférées aux habitants du Nord. Dans nos magasins admissibles au programme Nutrition Nord Canada, la subvention est appliquée aux articles admissibles au niveau approprié de subvention. Nos étiquettes de rayon indiquent le prix de détail des marchandises, subvention comprise, et la valeur de la subvention pour les articles achetés est imprimée sur les reçus des clients.

Je tiens à souligner que la valeur totale de la subvention est transférée à nos clients. Nous faisons l'objet d'un audit indépendant réalisé par le Canada, et nous sommes régulièrement jugés conformes à la directive du programme visant à transférer l'intégralité de la subvention aux clients. Notre équipe d'établissement des prix fournit au gouvernement du Canada plus de 83 000 dossiers détaillés par article chaque mois. Par ailleurs, nous sommes soumis, tous les mois, à des audits aléatoires réalisés par l'organisme chargé du traitement des demandes de contribution. Nous prenons au sérieux nos engagements envers nos clients, ainsi qu'en matière de transparence et de reddition de comptes.

● (1700)

Nous voulons laisser aux membres du Comité un message principal: le Nord a besoin d'une attention et d'un investissement importants. Nous sommes votre partenaire dans le développement du Nord, et nous serons heureux de répondre à vos questions.

Je vous remercie.

● (1705)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons commencer notre première série de questions. Les quatre premières sont de six minutes chacune.

Du côté des conservateurs, M. Zimmer est le premier pour ses six minutes.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, mesdames et messieurs, d'être venus aujourd'hui au Comité pour parler du programme Nutrition Nord et des coûts des aliments.

L'un d'entre vous a dit provenir du Nunavut. J'y suis allé et j'ai vu de mes propres yeux les prix exorbitants des denrées alimentaires. C'est de la folie. Vous avez mentionné certains des prix des denrées alimentaires vous-mêmes et ce que la subvention est censée rendre plus abordable, je suppose, pour les personnes vivant dans le Nord, mais pour moi, c'est toujours une question d'absence de sécurité alimentaire. Au bout du compte, il y a quelqu'un au Nunavut ou dans les territoires qui a faim parce que le travail ne se fait tout simplement pas.

Ceci est tiré d'un article récent:

Ces prix élevés des aliments, combinés aux possibilités économiques limitées et aux taux élevés de pauvreté, font en sorte que le Nord du Canada a maintenant les taux les plus élevés d'insécurité alimentaire au pays. Près de la moitié des ménages du Nunavut sont en proie à une insécurité alimentaire de niveau modéré ou grave.

C'est incroyable.

Ceci provient d'un autre document, de la Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut: « Près de 70 % des ménages inuits au Nunavut vivent de l'insécurité alimentaire. » Cela signifie que 70 % des familles au Nunavut manquent de nourriture essentiellement chaque jour. Encore une fois, c'est incroyable. On y dit ceci: « Ce taux est l'un des plus élevés pour une population autochtone dans un pays industrialisé » au monde.

Je n'ai pas besoin de le redire, mais je vais vous poser une question au sujet de l'abordabilité. Monsieur Bell, vous avez mentionné qu'une partie du coût est attribuable au coût du carburant. Avec votre compagnie aérienne, vous fournissez la nourriture. Vous l'apportez aux collectivités. Nous avons également ce qu'on appelle le

transport maritime pour amener les aliments là-bas, entre autres choses.

Je vais vous poser la question suivante individuellement, madame De Caria, monsieur McConnell et monsieur Bell: la taxe sur le carbone a-t-elle rendu les aliments plus abordables ou plus coûteux dans le Nord?

Mme Shelly De Caria: Je parle de l'indice du coût de la vie que nous avons connu ici au Canada, mais cela ne tient pas compte de ce que l'indice du coût de la vie de l'aviation a fait à nos compagnies aériennes...

M. Bob Zimmer: Mon temps est très serré. Veuillez simplement répondre par oui ou non.

Mme Shelly De Caria: Non.

M. Bob Zimmer: Les aliments sont-ils devenus plus abordables ou plus coûteux?

Mme Shelly De Caria: Je ne peux pas savoir comment le programme Nutrition Nord est réalisé.

M. Bob Zimmer: D'accord. La question porte sur les coûts du carburant, cependant, et vous, en tant que compagnie aérienne, devriez savoir qu'une taxe sur le carbone est ajoutée à la facture. J'ai parlé à Mikey McBryan de Buffalo Airways, qui a dit que la taxe sur le carbone ajoute un énorme coût lorsque vous achetez de grandes quantités de carburant.

C'est une question très simple. Votre carburant est-il devenu moins cher ou plus cher?

Mme Shelly De Caria: Il n'est pas devenu moins cher.

M. Bob Zimmer: Voilà.

Nous allons poser la question à M. McConnell.

M. Dan McConnell: Oui, assurément. C'est comme toute autre pression qui s'exerce sur les coûts pour un client du Nord. Cela a assurément contribué à l'augmentation du coût des aliments.

M. Bob Zimmer: Monsieur Bell.

M. Gary Bell: À l'exception du Nunavut, qui est exempté de la taxe sur le carbone, les coûts ont augmenté partout dans le Nord du Canada.

M. Bob Zimmer: Exact, et nous savons que même le Nunavut demeure touché par la taxe sur le carbone, parce que le transport maritime arrive par bateau, et que le carburant de navire n'est pas exempté de la taxe sur le carbone. Une taxe sur le carbone s'applique.

Je vais vous demander un peu plus de détails, monsieur Bell. Dites-nous combien cette taxe sur le carbone coûte réellement aux compagnies aériennes du Nord. Dans quelle mesure la taxe sur le carbone influe-t-elle sur vos coûts de transport des aliments par année ou par mois? Nous en avons un peu parlé plus tôt. Je ne sais pas si c'est un chiffre que vous avez à portée de main, mais vous pouvez peut-être nous donner une idée de ce que sont les coûts réels de la taxe sur le carbone pour les vols amenant des aliments et de l'équipement dans le Nord.

M. Gary Bell: En ce moment, le coût de la taxe sur le carbone pour les endroits où elle s'applique représente une augmentation d'environ 15 % du prix du carburant.

M. Bob Zimmer: Donnez-nous le chiffre pour une personne qui monte à bord de l'avion. Nous devons connaître le chiffre en dollars. Par vol, un vol moyen de Winnipeg à une destination de votre choix, dites-nous combien cela ajouterait au coût de ce voyage particulier, juste le coût supplémentaire de la taxe sur le carbone.

M. Gary Bell: De Winnipeg à Churchill, l'augmentation du coût pour ce vol serait d'environ 2 000 \$.

M. Bob Zimmer: Qui assume ce coût de 2 000 \$?

M. Gary Bell: Au départ, c'est nous, la compagnie aérienne, mais nous devons le refiler à nos clients. Qu'il s'agisse d'aliments, de tourisme ou de fournitures médicales, tout est refilé au client.

• (1710)

M. Bob Zimmer: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Vous avez une minute et 15 secondes.

M. Bob Zimmer: Ce que vous avez dit est un peu frappant. À une époque où la nourriture est encore plus coûteuse qu'à l'habitude — nous voyons que 70 % des gens au Nunavut ont faim, à titre d'exemple — nous voyons que, avec ce gouvernement, la situation ne s'est pas améliorée après neuf ans. Puis, il applique une taxe sur le carbone. Elle a augmenté le 1^{er} avril et elle va continuer d'augmenter. Jusqu'où cette taxe sur le carbone va-t-elle continuer d'augmenter?

Allez-y, monsieur Bell.

M. Gary Bell: Je crois savoir qu'elle se situe à un peu plus de 20 ¢ le litre en ce moment, et je m'attends à ce qu'elle dépasse les 40 ¢ le litre d'ici 2030.

M. Bob Zimmer: Quel était le montant par voyage de Winnipeg à Churchill? Était-ce 2 000 \$?

M. Gary Bell: C'est environ 2 000 \$ de plus maintenant.

M. Bob Zimmer: Donc, lorsqu'il augmentera encore, à 40 ¢, ce sera 4 000 \$ par voyage.

C'est une question évidente, mais cela rend-il le coût des aliments moins cher ou plus cher?

M. Gary Bell: Cela le rend plus cher.

M. Bob Zimmer: C'est exact. Nous sommes en train d'établir des records à l'échelle mondiale pour le coût des aliments dans le Nord, et nous avons un gouvernement qui veut continuer d'imposer une autre taxe sur le carbone et punir d'autant plus les habitants du Nord. C'est une honte.

Merci, monsieur le président.

Le président: C'est la fin des six minutes. Ça tombe bien.

Nous allons maintenant passer à M. Powlowski.

M. Marcus Powlowski (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): Monsieur McConnell et monsieur Goulet, on vous a questionné sur l'augmentation du coût du carburant en raison de la taxe sur le carbone, mais il y a certainement d'autres choses qui ont entraîné l'augmentation du coût des aliments, comme la situation de l'approvisionnement mondial — en ce qui concerne tant les aliments que le carburant — à cause de la guerre en Ukraine, des problèmes de la chaîne d'approvisionnement découlant de la COVID et de la demande refoulée. Selon un article récent écrit par un certain nombre d'économistes se penchant sur la question de savoir à quel point l'inflation est causée par la taxe sur le carbone, ils ont jugé presque

universellement que le pourcentage de l'augmentation du coût imputable à la taxe sur le carbone était très minime.

Selon vous, à quel point la taxe sur le carbone contribue-t-elle à l'augmentation du prix des aliments que vous constatez dans les collectivités nordiques?

M. Dan McConnell: Aimeriez-vous répondre?

M. Jean-Pierre Goulet: Je peux le faire.

À notre niveau, puisque nous sommes le dernier acteur à prendre une marge sur le produit...

Le président: Je suis désolé, je vais devoir vous interrompre une seconde.

Avons-nous un problème audio?

M. Michael McLeod (Territoires du Nord-Ouest, Lib.): Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin de parler dans le micro.

Le président: Oui, si vous pouviez rapprocher la perche un peu, cela aiderait.

D'accord, c'est parfait. Merci. J'ai arrêté l'horloge.

M. Jean-Pierre Goulet: Le magasin est la dernière frontière avant le client, donc tous les coûts qui nous sont refilés sont principalement intégrés. Je pense assurément que, si une taxe sur le carbone est intégrée dans le fret, il n'y a pas de ligne distincte pour dire voici la taxe sur le carbone. Ce n'est pas comme la TPS. Pour nous, nous ne la voyons pas, mais si les aliments arrivent par transport maritime, oui, une taxe sur le carbone est intégrée. Le coût du transport maritime augmentera, pour passer de peut-être 75 ¢ la livre à 85 ¢ la livre.

En ce qui concerne le carburant aérien à Ottawa, s'il y a une taxe sur le carbone pour venir à Iqaluit, cela aura une incidence. Il y a de multiples autres petits frais qui s'ajoutent et qui sont imposés par d'autres organisations comme Transports Canada. Cela a une incidence sur le résultat, le coût.

M. Marcus Powlowski: Monsieur McConnell, si j'ai bien compris, pour le transport dans les territoires, ils sont exemptés également de la taxe sur le carbone. Encore une fois, à combien estimez-vous l'augmentation...

M. Dan McConnell: Malheureusement, je n'ai pas d'estimation pour vous, mais je dirai que vos commentaires sont justes. Il y a beaucoup de pressions inflationnistes sur l'ensemble de l'activité, et la taxe sur le carbone en est une. Je n'ai pas le montant proportionnel de ce qu'est la contribution de la taxe sur le carbone, mais un certain nombre de pressions inflationnistes sont exercées sur l'activité que nous gérons.

M. Marcus Powlowski: Monsieur McConnell, j'ai vécu pendant quelques années à Norway House, où je magasinais souvent au magasin Northern, que j'aimais bien. C'était le seul endroit où vous pouviez acheter des aliments. Certes, pour quiconque a vécu dans un endroit comme celui-là, on a l'impression que vous avez un monopole, qu'il n'y a vraiment aucune compétition. Qu'est-ce qui vous empêche de facturer essentiellement ce que vous voulez?

Je note qu'il a été très bien documenté que les épiceries dans l'ensemble du Canada ont réalisé des profits records cette année. Votre entreprise a-t-elle obtenu le même type d'augmentation des profits? Qu'est-ce qui vous permet de garder vos prix bas?

• (1715)

M. Dan McConnell: Non, nous n'avons pas fait de profits records, même si vous revenez au premier trimestre. Nous avons toujours adopté une approche équilibrée pour ce qui est de refiler le coût aux clients, compte tenu de la relation que nous entretenons avec eux.

La concurrence est forte. M. Goulet a parlé de certaines des possibilités d'achat à l'extérieur et du commerce électronique. Il y a aussi beaucoup d'exploitants locaux, que ce soit des coopératives ou des épiciers indépendants locaux.

C'est vraiment la relation à long terme que nous entretenons avec nos clients. Nous sommes cotés en bourse. Nous sommes très transparents avec le marché en ce qui concerne nos marges, et je peux dire qu'elles sont équitables par rapport à celle d'autres détaillants, en gardant à l'esprit que notre activité est mondiale, ce qui veut dire qu'il y a beaucoup de compromis.

Je dirais que c'est la relation avec notre client. C'est l'engagement que nous avons pris envers la collectivité par notre promesse. Vous pouvez voir que le processus est très transparent, parce que nos états financiers sont affichés en ligne à la vue de tous.

M. Marcus Powlowski: Vos marges bénéficiaires dans le Nord sont-elles différentes de vos marges bénéficiaires dans les autres régions, comme celles de Tigre Géant ou d'autres endroits que vous desservez?

M. Dan McConnell: Nous ne faisons pas de ventilation, mais je dirais que les mêmes types d'entreprises dégagent des marges similaires. Par exemple, l'épicier traditionnel par rapport aux clubs entrepôts, ce que nous exploitons dans d'autres marchés, seraient harmonisés.

M. Marcus Powlowski: Vos profits dans le Nord canadien ne seront pas plus importants qu'ailleurs, si je comprends bien.

M. Dan McConnell: Cela dépend de l'entreprise. Encore une fois, nous ne faisons pas de ventilation, mais en ce qui concerne nos marges, votre première question, je dirai qu'il y a une harmonisation entre les entreprises offrant le même type de concept.

M. Marcus Powlowski: J'ai 30 secondes.

Je suppose que je peux poser la même question à Mme De Caria et à M. Bell. La question porte sur vos concurrents et sur la perception que vous avez un monopole et que vous pouvez donc facturer essentiellement ce que vous voulez.

Pouvez-vous y répondre en 10 secondes?

Mme Shelly De Caria: Nous sommes soumis à des restrictions avec la fusion de Canadian North et de First Air, donc nous n'avons pas eu notre mot à dire sur ce que nous pouvions faire pendant les cinq dernières années. Ces restrictions ont été changées en raison de ce qui s'est passé au cours des dernières années avec la pandémie et les pénuries de pilotes, mais pendant quatre ans, nous étions soumis à des conditions où nous ne pouvions rien changer.

Le président: Nous nous tournons maintenant vers M. Lemire.

[Français]

Vous avez six minutes.

M. Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Merci, monsieur le président.

J'aimerais m'adresser tout d'abord à M. Goulet.

Évidemment, puisqu'il s'agit d'une coopérative, celle-ci compte des membres. Pouvez-vous nous expliquer la place qu'occupent les membres de la communauté au sein de votre coopérative et la façon dont ils participent aux choix de la coopérative? Plus particulièrement, offrez-vous des rabais aux membres de votre communauté?

M. Jean-Pierre Goulet: Oui, nous offrons des rabais. Comme je l'ai mentionné plus tôt, l'argent que nous recevons du programme Nutrition Nord Canada est transmis à 100 % aux clients. Nous offrons différents rabais, par exemple 5 % ou 10 %, et divers autres avantages.

Une coopérative devient un peu le cœur et le poumon d'un village. Un membre de la coopérative vient chez nous, comme n'importe quel autre client, et fait ses achats. Par contre, ce qui nous différencie des autres, c'est qu'à la fin de l'année, nous redonnons à nos membres un pourcentage des profits. Cet argent redistribué, c'est ce qui fait notre force.

Cela dit, nous devons conserver nos membres, les maintenir engagés. Or, la pression des prix dans le Nord est beaucoup plus élevée que dans le Sud, en raison des coûts d'exploitation et d'entretien. Ça devient hors de contrôle, malheureusement.

M. Sébastien Lemire: Je crois beaucoup au mouvement coopératif et je trouve que votre exemple est très inspirant. Vous semblez avoir des solutions beaucoup plus respectueuses des communautés que vous servez.

Quels investissements devez-vous faire dans les infrastructures pour faire augmenter votre capacité? Les prix des paniers de consommation continuent d'augmenter. Quelque chose ne fonctionne plus depuis quelques années. On sent un dérapage. Comme vous le dites, tout coûte beaucoup plus cher. Comment pourrait-on repenser le rendement des investissements en adoptant une approche plus holistique? Par exemple, il faut tenir compte du fait que, chaque fois qu'on sort une famille de la pauvreté, ça bénéficie à l'ensemble de la communauté. Que peut-on faire pour vous aider à assurer votre pérennité?

• (1720)

M. Jean-Pierre Goulet: Pour assurer notre pérennité, il nous faudrait une meilleure logistique d'approvisionnement. Sans cette logistique, les produits frais ne sont plus frais à leur arrivée. Une importante quantité de produits frais prend le chemin du dépôt. Par exemple, nous ne commandons plus de crème glacée, parce qu'elle est fondue lorsque nous la recevons. La chaîne du froid est très difficile à maintenir, par chez nous. Ça nous pose une grande difficulté.

Cela dit, notre coopérative ne se limite pas à la vente. Nous aidons aussi la communauté au moyen d'autres programmes. Si un artiste vient chez nous, par exemple, nous lui achetons une sculpture, ce qui lui procure des fonds. Il pourra se servir de ces fonds pour se nourrir et faire des achats.

Cependant, pour que notre pérennité soit assurée, la logistique du transport aérien doit être améliorée. Canadian North n'a pas d'avions qui se rendent dans notre région. Il faut recourir à la sous-traitance, pour des raisons liées à l'infrastructure aéroportuaire. Pourquoi la compagnie aérienne n'a-t-elle pas d'avions qui se rendent jusqu'à Kimmirut?

M. Sébastien Lemire: L'occupation du territoire est-elle une valeur essentielle ou plutôt une valeur oubliée, de nos jours? Si nous voulons occuper le territoire, notamment pour toute la série d'avantages que cela nous procurerait dans l'application de notre souveraineté, vivre dans le Nord ne devrait pas être un luxe. Les gouvernements devraient plutôt avoir l'obligation de faire en sorte que tous les citoyens aient une qualité de vie semblable, peu importe où ils se trouvent sur le territoire.

Est-ce une valeur qu'il faut renforcer? Le cas échéant, quel message pourrait-on livrer au gouvernement?

M. Jean-Pierre Goulet: Habiter dans le Nord et pouvoir y admirer la nature est un privilège. Par contre, c'est difficilement accessible, précisément en raison de l'insuffisance des infrastructures. Il y a beaucoup de développement à faire, mais, pour des raisons qui sont peut-être de nature financière, le développement n'est pas mis en avant.

Comment améliorer les choses? Comme je l'ai dit déjà, c'est en améliorant la logistique du transport aérien. Desservez notre région et nous allons grandir.

M. Sébastien Lemire: Selon vous, existe-t-il des solutions plus respectueuses des communautés? Ici, je pense plus particulièrement aux communautés autochtones.

Pourrait-on aider les chasseurs, les trappeurs et les pêcheurs à accéder aux services techniques qui permettraient à leurs appareils de réfrigération de demeurer fonctionnels en tout temps, par exemple? Pourrait-on mieux soutenir les organismes communautaires et les cuisines communautaires? Pourrait-on valoriser l'apprentissage des pratiques traditionnelles et se les réapproprier? Les communautés sont souvent généreuses quant au gibier qu'elles se procurent. Comment pourrait-on mettre ça en valeur et valoriser les circuits courts dans le Nord?

M. Jean-Pierre Goulet: Pour nous développer, nous avons besoin d'infrastructures et de bâtiments pour abriter ces organismes. Le développement permettrait, de facto, d'améliorer la coopération entre les membres ainsi que d'améliorer les relations, dans une grande harmonie. Cela dit, il faut des infrastructures, par exemple des systèmes de réfrigération et des bâtiments. Il faut aussi plus de personnel technique. Il y a du développement à faire de ce côté.

M. Sébastien Lemire: Merci beaucoup. *Meegwetch.*

M. Jean-Pierre Goulet: Merci.

M. Sébastien Lemire: En fait, comme le président n'est pas attentif, je vais pouvoir poursuivre notre échange.

Je veux revenir sur la question des circuits courts. Comment les régions peuvent-elles mettre sur pied aussi des services en agriculture? Je pense à des serres, par exemple. Un tel projet serait possible et permettrait de produire des légumes dans les communautés et de les offrir aux membres.

Les gouvernements devraient-ils contribuer à établir des programmes de subvention pour ce genre d'infrastructure? En ce moment, il n'y a pas de programmes destinés à subventionner des infrastructures en agriculture. Ce genre de projet pourrait-il être utile pour développer l'autonomie agricole?

M. Jean-Pierre Goulet: Ce serait bien...

[Traduction]

Le président: Notre temps est écoulé.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Madame Idlout, la parole est à vous pour vos six minutes.

Mme Lori Idlout (Nunavut, NPD): *Qujannamiik, Iksivautaq.*

Merci à tous les témoins de comparaître aujourd'hui au sujet de ces questions très importantes.

Je vais poser ma première série de questions à M. McConnell. Veuillez garder vos réponses brèves, car notre temps est très limité.

Ma première question pour vous est la suivante: quel est votre salaire?

● (1725)

M. Dan McConnell: Mon salaire est affiché sur notre circulaire d'information, donc je vous conseillerais, si vous souhaitez le voir, de le chercher en ligne. Je ne l'ai pas à portée de main.

Mme Lori Idlout: D'accord. Pourriez-vous le fournir au Comité?

M. Dan McConnell: Absolument.

Mme Lori Idlout: Combien avez-vous reçu en primes au cours de cet exercice?

M. Dan McConnell: Cela se trouverait également dans le même document, que je serai heureux de vous fournir. C'est un document public que vous pouvez trouver en ligne.

Mme Lori Idlout: Pourriez-vous s'il vous plaît le fournir au Comité?

Quel est le salaire moyen d'un caissier à Iqaluit?

M. Dan McConnell: Encore une fois, je serais en mesure de vous revenir avec cette information.

Mme Lori Idlout: Pourriez-vous s'il vous plaît la fournir au Comité?

M. Dan McConnell: Oui, assurément.

Mme Lori Idlout: La North West Company a publié des profits bruts de plus de 205 millions de dollars. Sur le site Web de Nutrition Nord, elle a dit qu'elle avait dépensé 145 millions de dollars pour le programme Nutrition Nord. Je crois savoir que la North West Company a reçu environ 67 millions de dollars du programme Nutrition Nord.

Comment justifiez-vous les profits que vous avez reçus par rapport aux subventions que vous recevez également?

M. Dan McConnell: Tout d'abord, c'est un montant net... C'est avant les taxes et les intérêts, mais néanmoins, c'est aussi par l'intermédiaire de toute notre entreprise. C'est le profit de toute l'entreprise. Vous avez mentionné que cela vient des subventions, et nous en parlerons dans un moment; cependant, je peux vous dire que, en plus de cela, nous avons investi 125 millions de dollars.

Mme Lori Idlout: Je vous parle de la subvention et des profits. Comment justifiez-vous...?

M. Dan McConnell: En tout respect, ils ne sont toutefois pas reliés. Ils ne sont pas du tout reliés, parce que les profits sont avant les taxes et les intérêts, et ils viennent également de l'entreprise mondiale. J'imagine que je peux répondre à la question en disant que les subventions sont actuellement refilées à 100 % au client, et il n'y a aucune corrélation entre les deux.

Vous avez demandé comment nous justifions le profit. Le profit est une chose, mais lorsque nous investissons 125 millions de dollars dans l'entreprise, dont une bonne partie sert à l'infrastructure du Nord du Canada pour améliorer la vie des collectivités que nous desservons...

Mme Lori Idlout: Je m'excuse. Je dois vous interrompre.

M. Dan McConnell: C'est bon, pas de problème.

Mme Lori Idlout: Les rapports montrent que ce n'est en fait pas l'intégralité de la subvention qui est reflétée aux clients de la North West Company; seulement 67 ¢ sur le dollar sont redonnés aux clients, ce qui est tout à fait inacceptable.

J'ai une autre question pour vous. J'étais à Kimmirut en mars dernier. En un jour, j'ai visité à la fois la Coopérative Kimmik et le magasin Northern. À la coopérative, le prix d'une douzaine d'œufs était de 3,99 \$; je pense qu'ils utilisent la subvention de manière appropriée. Le même jour, je suis allée au magasin Northern, et le prix des œufs à ce magasin était de 6,49 \$. Comment justifiez-vous l'utilisation appropriée de la subvention lorsque vous voyez une énorme différence de trois dollars dans le seul prix des œufs?

M. Dan McConnell: J'aimerais voir cette différence, parce que nos prix sont en fait très solides, et nous cherchons à diriger les prix à l'échelle locale.

Je ne suis pas au courant de ce cas particulier, mais je peux vous dire que cela ne reflète pas le fait que nous reflétons absolument 100 % de la subvention, et nous sommes fiers d'essayer de continuer de faire baisser le coût des produits dans les magasins chaque jour. Tous les employés de notre organisation viennent au travail chaque jour pour faire baisser les prix afin de transmettre cette valeur aux clients. C'est la mission de notre entreprise, et c'est une passion avec laquelle nous travaillons chaque jour.

Je ne peux pas me prononcer sur cet article particulier, mais j'aimerais beaucoup voir cela, parce que ce n'est habituellement pas le cas.

Mme Lori Idlout: J'ai vu que c'était une tendance. Je suis allée dans chacune des 25 collectivités que je représente, et dès qu'il y avait une coopérative et un magasin Northern, il y avait toujours une différence de prix. C'était toujours la coopérative qui s'assurait d'utiliser le programme de manière appropriée pour veiller à ce que ces prix descendent. Toujours, chaque fois, les prix du magasin Northern étaient beaucoup plus élevés.

J'ai une question pour M. Goulet. Merci d'être ici.

Je me rappelle que, quand j'étais à Kimmirut, j'ai été scandalisée par les histoires que j'ai entendues au sujet de la coopérative, qui me tenait particulièrement à cœur, parce qu'il y avait environ 9 000 kilogrammes de produits bloqués dans un entrepôt à Iqaluit. Je me demande si vous pouvez expliquer ce que cela entraîne comme conséquences pour toute la collectivité de Kimmirut lorsque des produits frais ne peuvent pas être distribués dans la collectivité.

• (1730)

M. Jean-Pierre Goulet: Oui, si je me souviens bien, au moment de votre visite, nous avions environ 9 000 kilogrammes d'aliments qui se trouvent chez le transporteur aérien. Ce matin, nous en avions environ 3 500. C'est toujours constant. Le problème n'est jamais complètement résolu.

L'impact exerce une pression directe sur le prix. On arrive à un point où les étagères sont vides. Des étagères vides signifient qu'il n'y a pas d'aliments. Je me souviens d'une fois où toute la ville n'avait pas de lait, toute la ville n'avait pas de pain. Cela fait juste augmenter le prix encore et encore parce que nous subissons des pertes. De plus, comme on nous l'a dit, faire des réclamations, c'est bien, mais ce n'est pas une option. Cela ne règle pas le problème.

Le président: C'est la fin des six minutes.

Nous allons maintenant passer à notre série de questions plus courte.

Tout d'abord, nous avons M. Schmale, qui aura cinq minutes.

M. Jamie Schmale (Haliburton—Kawartha Lakes—Brock, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à nos témoins.

Monsieur Bell, vous avez parlé plus tôt du prix qui est ajouté de la taxe sur le carbone au carburant dans un vol moyen. On paye maintenant environ 2 000 \$ en taxe sur le carbone. Une chose dont on n'a pas parlé plus tôt, c'est de la taxe sur le carbone appliquée aux agriculteurs et aux camionneurs pour amener le produit dans vos avions. De plus, nous n'avons même pas parlé de l'entreposage. Il y a des clients qui doivent payer une taxe sur le carbone pour leur chauffage domiciliaire, etc. C'est un élément énorme du coût de la vie que le gouvernement, malheureusement, néglige, et les gens souffrent pour cette raison. Leur vie devient plus misérable parce que leur revenu disponible se fait gruger, jour après jour, à cause des lourdes taxes que le gouvernement aime leur imposer.

Vous avez également parlé des heures des pilotes. D'une part, le gouvernement augmente les coûts. D'autre part, des heures de pilotes sont réduites. Vous pouvez peut-être nous en parler un peu, s'il vous plaît.

M. Gary Bell: En décembre 2019, Transports Canada a changé la réglementation sur la fatigue liée au service de vol. Ce changement visait essentiellement à contrer certaines des principales compagnies aériennes qui ne comptaient pas le temps des pilotes effectuant un vol de mise en place, ce qui signifie le temps qu'ils sont à bord en tant que passagers pour se rendre à leur destination afin de commencer leur vol. Je sais que nous, Canadian North et la plupart des autres compagnies aériennes du Canada, comptons la journée de service dès que ce pilote se présente.

Malheureusement, le changement dans cette politique a eu un effet dévastateur sur la quantité de temps que nous devons voler chaque jour. Cela signifie souvent que vous ne pouvez pas faire de deuxième vol; vous n'aurez pas assez de temps de service pour le faire. De plus, s'il y a un retard causé par la brume ou les conditions météorologiques le matin, en raison de ce retard, les pilotes n'ont souvent pas l'occasion de se rendre dans beaucoup de nos collectivités de l'Extrême arctique.

Pour nous, ce coût a été important. Lorsque nous examinons notre réseau, nous constatons qu'il représente déjà environ 15 % de l'exploitation des vols. Par conséquent, il s'agit d'une augmentation importante en raison de ce changement de politique.

M. Jamie Schmale: La taxe sur le carbone représente environ 20 % du prix du vol moyen, d'après ce que vous avez dit, de Winnipeg à Churchill.

M. Gary Bell: Je pense que c'est environ 15 % du coût du carburant.

M. Jamie Schmale: Ce prix important est simplement intégré, au service des taxes et des règlements du gouvernement.

M. Gary Bell: C'est exact.

M. Jamie Schmale: En raison du fait que nous voyons maintenant la taxe sur le carbone facturée aux gens qui essaient de chauffer leur maison... Évidemment, vous ne savez pas exactement tout, mais je suis sûr que vous avez une idée de ce qui est déplacé dans vos vols. Voyez-vous une réduction de la quantité d'aliments frais placés sur vos avions alors que les gens compensent, malheureusement, pour l'augmentation du coût de la vie qui force les gens à faire des choix, à rechercher des articles plus caloriques que les produits frais sur les tablettes, qui sont probablement plus chers dans certains cas?

• (1735)

M. Gary Bell: Je pense que c'est une excellente question. M. Goulet a mentionné plus tôt qu'il arrivait souvent que les gens commandent moins de produits frais, de légumes et d'aliments sains et qu'ils achètent plutôt d'autres produits, comme du riz, des pâtes et ces types d'articles. Nous ne ventilons pas nos produits de cette façon par catégories, mais nous avons assurément vu, de manière générale, les gens délaissier certains des produits frais et des légumes au profit d'autres catégories, parce qu'ils sont trop coûteux.

M. Jamie Schmale: En ce qui concerne les pilotes, nous avons manifestement une pénurie de pilotes. J'imagine que les salaires augmentent en conséquence, parce qu'il y a plus de postes maintenant que de gens à payer.

Il y a des augmentations des frais aéroportuaires. Je pense que l'un d'entre vous l'a dit dans ses commentaires plus tôt. C'est un autre frais imposé par le gouvernement.

Les frais de NAV CANADA ont également augmenté. De combien ont-ils augmenté?

M. Gary Bell: Ils ont augmenté de 30 %, et n'ont baissé que de 6 % cette année.

M. Jamie Schmale: Wow, ok.

Nous avons d'autres taxes qui ont augmenté, plus de frais, plus de règlements et plus de règles.

Donnez-nous une solution simple à ce problème qui touche les pilotes.

M. Gary Bell: Nous dirions que, au lieu de limiter la journée de travail des pilotes, il suffit de la changer en considérant que lorsque les pilotes se présentent au travail, c'est à ce moment-là que commence leur journée de travail, plutôt que de changer le nombre d'heures pendant lesquelles ils peuvent travailler dans une journée.

M. Jamie Schmale: C'est...

Le président: C'est la fin des cinq minutes.

Nous passons maintenant à M. McLeod pour ses cinq minutes.

M. Michael McLeod: Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de se joindre à nous ici aujourd'hui pour parler de Nutrition Nord.

Je représente les Territoires du Nord-Ouest et je reconnais certainement le coût du fret et des déplacements là-bas.

J'ai reçu une copie du billet d'avion d'un particulier. En fait, il m'a envoyé deux copies de billets. Le premier était pour une personne qui voyageait de Norman Wells à Yellowknife. Le coût de ce billet

était de 1 859 \$ pour un vol d'un peu plus d'une heure. J'ai ensuite reçu une copie d'un billet pour deux personnes voyageant avec Air North de Yellowknife à Whitehorse, un vol de deux heures, et ce n'était que d'environ 630 \$.

Pourriez-vous m'expliquer pourquoi des compagnies aériennes différentes ont une telle différence de coût? Je suppose qu'il en va de même pour le fret.

Mme Shelly De Caria: Vous pouvez accéder au Yukon par voie terrestre. Dans toutes les collectivités que nous desservons — dont 25 sont isolées — nous investissons dans les infrastructures, l'entretien et tout ce que suppose l'industrie aérienne.

Nous ne desservons pas seulement les villes pivots par avion. Nous nous occupons également des services d'aviation de transport régional en tant que service essentiel. Ce coût ne peut pas être entièrement subventionné par les services à réaction. Nous exploitons un avion à réaction et l'ATR qui se rend dans les collectivités isolées. Il n'y a pas d'accès routier à bon nombre d'entre elles. Pour compenser le coût, qui est plus élevé, nous avons dû...

M. Michael McLeod: Votre coût ne comprend pas la tarification du carbone sur le carburant, parce que nous en sommes exemptés. Les trois territoires sont exemptés. Le carburant d'aviation est exempté de nos compagnies aériennes. Cela n'est pas pris en compte dans l'équation, n'est-ce pas?

Mme Shelly De Caria: Non, cela n'est pas pris en compte dans l'équation.

Nous avons différentes structures tarifaires. L'achat 14 jours à l'avance ou l'achat 7 jours à l'avance et l'achat le « jour même » sont des choses complètement différentes. Nous tenons compte de toutes les autres collectivités que nous desservons, pas seulement les villes pivots.

M. Michael McLeod: Je vais poser à Dan McConnell une question pour savoir comment il applique la subvention dans certaines des collectivités. Est-ce un taux fixe, un pourcentage, appliqué aux aliments admissibles?

Je pose la question parce que je reçois des plaintes des collectivités de Fort Simpson et de Nahanni Butte, qui reçoivent des subventions saisonnières. La collectivité de Fort Simpson ne reçoit des subventions que pendant la débâcle et l'englacement. Vos magasins prennent ensuite la subvention qu'ils reçoivent — qui représente environ un mois pour la débâcle et un mois pour l'englacement — et les appliquent de façon générale, selon ce qu'on m'a dit, sur une année.

Est-ce exact? Ai-je bien compris?

• (1740)

M. Dan McConnell: Les mécanismes sont en fait déjà établis pour nous. Nous recevons la subvention. Elle est attribuée à un produit, et nous nous contentons de refiler le montant au client. Pour ce qui est du fonctionnement et de l'approche qui sous-tendent la formule, il faut probablement s'adresser à l'administration de Nutrition Nord.

Tout ce que nous recevons est prédéterminé pour le produit, et nous ne faisons que le refiler au client.

M. Michael McLeod: Dans ces collectivités, il y a des hausses considérables. En octobre, la rivière commence à geler, et tout doit être livré par hélicoptère. Il y a une hausse considérable, puis les plaintes commencent à arriver parce que nous ne voyons pas les subventions augmenter avec le coût du fret. C'est la même chose pendant la débâcle.

Y a-t-il un moyen de se concentrer sur les fois où les coûts grimpent en flèche et causent toutes sortes de problèmes?

M. Dan McConnell: Je pense que ce serait une conversation à avoir avec Nutrition Nord afin de comprendre comment nous pouvons commencer à l'aligner davantage sur certaines de ces périodes de pointe. Encore une fois, nous ne sommes qu'un intermédiaire. Nous ne faisons pas les règles concernant la façon dont c'est administré.

M. Michael McLeod: J'aimerais poser une question sur le changement climatique et son incidence sur certains de vos coûts. Comme vous le savez très bien, l'an dernier, nous n'avons même pas eu la chance de sortir les bouées du fleuve. Comme le fleuve s'asséchait, ils ont sorti tous les remorqueurs de l'eau, et nous n'avons pas pu déplacer le fret. Cette année, il semble que la situation sera encore pire. Nous pensons qu'il nous faudra peut-être fermer des traversiers, sans oublier les remorqueurs qui montent et descendent le fleuve.

Le changement climatique assèche nos fleuves et rivières dans le Nord. La rivière Nahanni, le fleuve Mackenzie, la rivière Hay... Tous connaissent des baisses extrêmes et historiques. Croyez-vous que cela vous forcera à demander encore plus de subventions que ce que vous recevez maintenant sur le plan des coûts?

Le président: Notre temps est écoulé, mais je vais permettre une réponse brève.

M. Dan McConnell: Je dirais que la réponse est oui. J'aimerais fournir plus de détails à ce sujet, parce que ce n'est pas le seul endroit où le changement climatique a eu une incidence sur notre entreprise. En ingénierie et dans un certain nombre d'autres domaines, il y a eu des conséquences négatives importantes sur nos infrastructures au sein des collectivités que nous desservons. La réponse est oui.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Lemire pour deux minutes et demie.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

Monsieur McConnell, je vais continuer la discussion avec vous.

Les communautés autochtones du Sud cherchent souvent des solutions pour nourrir les communautés du Nord. De nos jours, les entreprises font des efforts pour se réinventer et pour revoir les systèmes en place, particulièrement les systèmes d'approvisionnement. C'est plutôt navrant de voir sur vos tablettes des jus de petits fruits provenant de l'Australie, alors que vous pourriez mettre en valeur des produits provenant d'entreprises locales ou autochtones.

Quelle place faites-vous aux circuits courts et aux produits fabriqués au Canada?

[Traduction]

M. Dan McConnell: Pouvez-vous simplement répéter la partie concernant l'Australie?

[Français]

M. Sébastien Lemire: Je disais que du jus de l'Australie se retrouvait sur vos tablettes, alors qu'on devrait plutôt mettre en valeur des produits canadiens. Je pense notamment au jus Oasis, au Québec. Pourquoi comptez-vous parmi vos fournisseurs des compagnies qui ne sont pas canadiennes?

Par ailleurs, le programme Nutrition Nord Canada, qui vise à assurer la sécurité alimentaire au Canada, ne devrait-il pas miser sur les produits canadiens ou accorder un avantage à ceux-ci? Je serais curieux de savoir ce que vous en pensez.

[Traduction]

M. Dan McConnell: Je ne connais pas bien le jus australien, mais je peux vous dire que nous recherchons absolument les produits les plus économiques possible pour pouvoir redonner cette valeur à notre client. S'il y a là un jus australien, j'imagine que c'est parce qu'il vend bien. Les clients le demandent, et c'est une solution rentable pour nous de l'offrir.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Votre entreprise a-t-elle une politique d'achat qui favoriserait l'achat de produits canadiens provenant de circuits plus courts, ultimement?

[Traduction]

M. Dan McConnell: Nous n'en avons pas pour ce qui concerne nécessairement les produits canadiens, mais nous en avons une pour les entreprises dirigées et gérées par des Autochtones. En fait, nous avons connu un très fort succès à cet égard.

En ce qui concerne le Canada, nous sommes une fière entreprise canadienne. Par ailleurs, toutes choses étant égales, nous irions assurément de l'avant avec l'entreprise canadienne pour pouvoir soutenir cela de la meilleure façon possible.

● (1745)

[Français]

M. Sébastien Lemire: Je vais poser ma question de nouveau.

Comme il est forcément difficile de rentabiliser la nourriture dans les régions plus éloignées, particulièrement en milieu nordique, le programme Nutrition Nord Canada devrait-il être axé davantage sur les entreprises canadiennes qui veulent avoir accès à votre marché pour vendre leurs produits sur vos tablettes? Est-ce là que devrait être concentré l'argent des subventions de Nutrition Nord Canada, afin de pouvoir approvisionner la population en produits à des prix moins élevés?

[Traduction]

M. Dan McConnell: Je pense que je m'alignerais sur la deuxième partie de votre déclaration. Il y aurait absolument lieu de diriger les achats vers des produits plus abordables pour les clients. Pour ce qui est de savoir d'où vient le produit, je ne suis pas sûr que cela concorde. Je pense que le premier mode de fonctionnement devrait être d'obtenir des produits plus abordables pour les clients dans le Nord.

Le président: Merci.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Nous allons maintenant passer à Mme Idlout pour ses deux dernières minutes et demie.

Mme Lori Idlout: *Qujannamiik, Iksivautaq.*

Je ne vais pas vous laisser partir en gardant votre salaire secret et en ne nous le fournissant que par écrit. Selon le site Web, votre salaire annuel est de 3,91 millions de dollars. Selon les sites Web également, le salaire annuel d'un caissier à Iqaluit est de 37 000 \$, donc essentiellement, votre salaire est 98 fois supérieur à celui de vos employés, et c'est ce sur quoi je veux vous laisser. À titre d'exemple, le taux de pauvreté au Nunavut s'élève à près de 40 %. Le taux d'insécurité alimentaire se situe à 46 %.

Je vais adresser mes questions à M. Bell et à Mme De Caria.

La raison pour laquelle je voulais que chacune de vos compagnies aériennes compare devant notre comité, c'est pour que vous puissiez entendre directement les détaillants parler de leurs difficultés et avoir l'occasion de nous dire quelles solutions vous pourriez essayer pour aider à fournir les produits, sachant que certaines denrées alimentaires, par exemple, à Kimmirut, pourraient se trouver dans un entrepôt à Iqaluit pendant si longtemps que lorsqu'elles atterrissent finalement à Kimmirut, elles finissent par passer de l'aéroport à la poubelle.

J'aimerais vous donner cette occasion de trouver des moyens d'offrir des solutions pour que les denrées alimentaires ne finissent pas par passer de l'aéroport à la poubelle.

Mme Shelly De Caria: Je veux commencer par cela.

[*Le témoin s'exprime en inuktitut.*]

[*Traduction*]

M. Goulet a mentionné que Canadian North ne dessert pas Kimmirut, et c'est à cause du manque de pistes. La piste est bien trop courte pour que nous puissions y atterrir. Elle ne peut être utilisée que pour l'atterrissage d'un Twin Otter. L'infrastructure où nous atterrissons a été construite pendant la guerre froide. Aucun investissement n'a été fait dans les aéroports que nous desservons dans le Nord.

Nous annulons souvent des vols à cause du réchauffement climatique, du changement climatique. Rien qu'en janvier, nous avons annulé quelques vols à destination de Pangnirtung parce qu'il faisait 4 °C. Notre piste fondait, et nous ne pouvions pas atterrir. Cela représente deux jours sans transporter de passagers, de patients ou de fret.

Le service de l'équipage a eu un impact énorme sur nos activités car nous pouvions effectuer un vol à six heures. Les pilotes veulent travailler, mais ils ne le peuvent pas en raison du service de l'équipage. Cela représente 17 000 livres de fret que nous aurions pu transporter en 2022 et 2021, ce que nous ne pouvons pas faire aujourd'hui, y compris les passagers pour lesquels nous avons un retard du fait que nous ne pouvons pas assurer deux vols par jour.

Le président: Pourriez-vous répondre brièvement, monsieur Bell? Il ne nous reste plus de temps.

M. Gary Bell: Je vais répondre brièvement.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de répondre à une très bonne question.

Notre plus vieille marchandise disponible aujourd'hui a trois jours, et ce sont des croustilles. Nous disposons d'un système de suivi très perfectionné de notre stock. Nous veillons à ce que le produit soit déplacé très rapidement afin d'éviter le gaspillage dont vous parlez.

Nous disposons d'entrepôts dans toutes les collectivités où nous effectuons des livraisons, de sorte que, si nous reprenons nos activités normales après des perturbations météorologiques, nous pouvons livrer 24 heures sur 24, sept jours sur sept et y entreposer les marchandises. Les gérants de la coopérative ont les clés de nos entrepôts; ils peuvent donc venir chercher les marchandises quand bon leur semble le lendemain.

Enfin, nous avons un système qui nous permet de déplacer gratuitement des aliments traditionnels dans tout notre réseau afin de pouvoir compléter également l'offre des magasins.

Je ne dis pas que c'est une solution holistique, mais c'est un excellent début.

Le président: Notre temps est écoulé.

Monsieur McConnell, je sais que vous n'avez pas eu l'occasion de faire un commentaire. Je ne sais pas si vous le souhaitez. Nous pouvons en rester là, mais je veux simplement vous en donner l'occasion si vous le souhaitez.

M. Dan McConnell: Pas de problème. Merci.

Le président: Le temps a passé très rapidement, alors si vous avez quoi que ce soit à ajouter aux discussions ou si vous avez d'autres idées que vous aimeriez nous faire parvenir par écrit, je vous invite à le faire.

Je sais que les membres auront souvent une question supplémentaire, alors si cela vous convient, nous pourrions rassembler quelques questions supplémentaires qui s'inspirent des discussions d'aujourd'hui et vous les transmettre. Si vous êtes en mesure de fournir une réponse, nous la ferons traduire et la distribuerons aux membres du Comité. Je vais voir si les membres ont autre chose à soumettre à nos témoins, par l'intermédiaire de notre greffier.

Monsieur Carr, la parole est à vous.

• (1750)

M. Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Bell de fournir quelques renseignements à la suite du commentaire qu'il a fait au sujet du prix qu'il a mentionné pour un vol Winnipeg-Churchill et de l'augmentation des coûts. Churchill ne bénéficie pas du programme Nutrition Nord. La collectivité ne participe pas à ce programme. Par ailleurs, lorsque nous parlons des collectivités nordiques, d'après ce que je comprends, monsieur Bell, sauf erreur de ma part, il existe une exemption des taxes sur le carburant d'aviation dans les territoires ainsi qu'entre les provinces. Il serait utile pour les membres du Comité que vous puissiez nous fournir les chiffres, les renseignements...

Le président: Nous recevons [*inaudible*].

M. Ben Carr: D'accord. Aucun problème.

Monsieur Bell, je ferai un suivi directement auprès de vous, mais le Comité vous demandera ces chiffres, afin de fournir des preuves et d'étayer les commentaires que vous avez faits.

Merci.

Le président: D'accord.

Merci beaucoup à nos témoins d'avoir pris le temps de venir nous parler aujourd'hui. La discussion a été très instructive. Je suis sûr que nous aurions pu consacrer plus de temps, mais nous avons le ministre ici pour la prochaine heure.

Chers collègues, nous allons suspendre nos travaux à ce stade-ci. Nous prendrons cinq minutes pour que tout le monde soit installé, puis nous reprendrons avec le ministre Vandal.

La séance est suspendue.

• (1750) _____ (Pause) _____

• (1755)

Le président: Bienvenue de nouveau à tous. Nous sommes ici pour notre deuxième heure de questions et de réponses.

Pour notre deuxième heure de discussion au sujet du programme Nutrition Nord, j'aimerais tout d'abord souhaiter la bienvenue au ministre Dan Vandal, ministre des Affaires du Nord, ainsi qu'à Valerie Gideon, sous-ministre, ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord, une habituée du Comité. Content de vous revoir. Nous recevons également Georgina Lloyd, sous-ministre adjointe aux Affaires du Nord, et Wayne Walsh, directeur général de la Direction générale de la politique stratégique du Nord, Affaires du Nord.

Je rappelle à tous ceux qui sont ici pour la première fois depuis que nous avons modifié la disposition de la salle que nous demandons aux gens, lorsqu'ils n'utilisent pas les oreillettes, de les déposer face vers le bas, sur le cercle, pour éviter les rétroactions acoustiques et protéger la santé de nos interprètes et de garder les écouteurs loin des microphones.

Sur ce, bienvenue, monsieur le ministre. Lorsque vous serez prêt, nous vous accorderons cinq minutes pour votre déclaration liminaire. Nous passerons ensuite à nos séries de questions.

Nous devrions pouvoir effectuer deux tours de questions. J'aimerais rappeler à tout le monde que nous essayons de faire en sorte que les questions et les réponses soient plus ou moins égales. Si les gens posent une longue question, nous donnerons au ministre une longue réponse. Nous allons essayer d'équilibrer les choses de cette façon.

Sur ce, monsieur le ministre, je vous invite à faire votre déclaration liminaire de cinq minutes.

L'hon. Dan Vandal (ministre des Affaires du Nord): Bonsoir à tous. Bonjour. *Kwe kwe. Ullukkut.*

Je vous remercie de m'avoir invité à discuter de la sécurité alimentaire dans le Nord et à répondre à vos questions.

Les communautés nordiques et isolées sont particulièrement touchées par l'augmentation du coût des denrées alimentaires, car la nourriture et d'autres produits doivent parcourir de longues distances avant d'arriver à leur destination.

Je me réjouis d'être ici aujourd'hui pour discuter de la stratégie du gouvernement fédéral en matière de sécurité alimentaire dans le Nord et l'Arctique, notamment le programme Nutrition Nord Canada, et des moyens que nous pouvons tous mettre en œuvre pour qu'il soit plus efficace.

Lancé en 2011, le programme Nutrition Nord a pour but d'aider les résidents du Nord à économiser sur la nourriture et les articles essentiels. Depuis son lancement, nous avons fait des investissements importants pour donner de l'expansion au programme afin de mieux soutenir les résidents toujours en collaboration avec les partenaires du programme et les communautés.

Depuis sa création en 2011, l'investissement annuel pour le programme Nutrition Nord a plus que doublé, ce qui a permis d'augmenter l'admissibilité, de forger de nouveaux partenariats et de mettre en œuvre une série d'autres mesures pour mieux lutter contre l'insécurité alimentaire. Dans le budget de 2024, nous avons prévu un investissement supplémentaire de 23,2 millions de dollars pour le programme de subventions Nutrition Nord.

Lors de mes déplacements dans les communautés nordiques, j'ai pu constater le coût élevé des denrées alimentaires et m'entretenir avec des membres de la communauté au sujet de l'impact de cette subvention. Il est possible de faire mieux, mais ces subventions font une différence. En février dernier, le prix de 18 gros œufs à Kinnegait, au Nunavut, aurait été de 14 \$ sans la subvention; au lieu de cela, il était de 7,99 \$. À Igloolik, au Nunavut, quatre litres de lait auraient coûté 42 \$, contre 5,69 \$ avec la subvention.

Il s'agit de baisses de prix significatives, mais nous savons qu'il y a encore du travail à faire et que le programme peut être amélioré. Je m'engage à veiller à ce que la totalité de cette subvention soit remise aux consommateurs et je continuerai de m'engager avec nos partenaires et différentes communautés à toujours veiller à ce que le programme Nutrition Nord soit aussi efficace que possible.

Nous savons que la subvention seule ne suffit pas à soutenir la sécurité alimentaire dans le Nord, c'est pourquoi nous avons également créé la Subvention pour le soutien aux chasseurs-cueilleurs et la Subvention pour les programmes alimentaires des communautés. Il est important de souligner que ces programmes ont été élaborés en collaboration avec des partenaires autochtones et nordiques afin de soutenir les pratiques de récolte et de partage des aliments adaptées à la culture de 112 communautés nordiques. Les partenaires nous ont dit que la conception de ces initiatives fonctionne et qu'elles constituent une mesure importante non seulement dans la lutte contre l'insécurité alimentaire, mais aussi dans le renforcement de la souveraineté alimentaire et de la collaboration entre notre gouvernement et les résidents du Nord.

Depuis 2020, plus de 15 000 chasseurs-cueilleurs ont été soutenus, et plus de 700 nouvelles initiatives de partage de nourriture et 410 chasses et récoltes communautaires ont eu lieu. Au Manitoba, deux grandes chasses avec 11 chasseurs ont eu lieu dans la Première Nation de Barren Lands, ce qui a permis à plus de 100 ménages d'obtenir un caribou chacun. Pour mettre les choses en perspective, c'est entre 175 et 200 livres de viande, sans parler du cuir, de la fourrure et d'autres pièces d'un caribou qui peuvent être utilisées. La Première Nation de Wasagamack et la Première Nation de St. Theresa Point ont chacune participé à 20 tournois de pêche et ont partagé les prises au sein de leurs communautés.

Dans le budget de 2024, nous avons alloué 101,1 millions de dollars sur les trois prochaines années à l'appui de la Subvention pour le soutien aux chasseurs-cueilleurs et de la Subvention pour les programmes alimentaires des communautés.

Le programme Nutrition Nord est bien plus qu'un simple programme de subvention alimentaire. Il s'agit également d'une subvention de soutien aux chasseurs-cueilleurs et d'un programme alimentaire des communautés. Le programme Nutrition Nord évolue toujours et cherche à améliorer ses programmes en s'engageant directement auprès des communautés nordiques. Nous avons le Conseil consultatif de Nutrition Nord Canada, le Groupe de travail autochtone, des chercheurs et le Groupe de travail Inuit-Couronne sur la sécurité alimentaire. Nous travaillons tous ensemble pour que la nourriture reste sur les tables des foyers du Nord et de l'Arctique.

Nous avons entamé un examen interne du programme de contribution axée sur la vente au détail, après quoi un audit externe du programme sera réalisé.

En outre, grâce au financement de la Subvention de recherche sur la sécurité alimentaire, volet du programme Nutrition Nord, nous soutenons cinq projets de recherche menés par des Autochtones qui permettront d'améliorer le programme à mesure que nous progresserons.

Je me réjouis de cette discussion très productive et je répondrai volontiers à vos questions.

Merci beaucoup.

• (1800)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Au fur et à mesure de la discussion, j'utiliserai mes cartons ici, le carton jaune indiquant qu'il reste 30 secondes, et le rouge, que le temps est écoulé. Vous n'êtes pas obligé de vous arrêter au milieu d'une phrase. Terminez votre réflexion, puis nous passerons à la personne suivante.

Tout d'abord, pour six minutes, nous allons accorder la parole à M. Zimmer.

Lorsque vous êtes prêt, monsieur Zimmer, vous avez la parole.

M. Bob Zimmer: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être revenu.

Les compagnies aériennes du Nord viennent tout juste de nous dire que la taxe sur le carbone a fait augmenter les coûts du carburant et des aliments dans le Nord. Il n'y a aucun doute. Nous savons que d'autres formes de transport d'aliments, par camion et par bateau, sont également rendues plus coûteuses par la taxe sur le carbone.

Je vais citer un article récent...

Mme Lori Idlout: J'invoque le Règlement. L'interprétation ne fonctionne pas.

Le président: Nous allons faire une vérification pour nous assurer que l'interprétation fonctionne.

• (1805)

[Français]

M. Sébastien Lemire: L'interprétation se fait bien en français, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: D'accord, tout va bien.

Monsieur Zimmer, nous allons revenir à vous. Je repars le chronomètre. La parole est à vous.

M. Bob Zimmer: Merci, monsieur le président.

Merci au ministre de comparaître encore une fois devant le Comité.

Les compagnies aériennes du Nord viennent tout juste de nous dire que la taxe sur le carbone a fait augmenter les coûts du carburant et des aliments dans le Nord. Nous savons que d'autres formes de transport d'aliments, par camion et par bateau, coûtent plus cher en raison de la taxe sur le carbone.

Vous avez été interviewé par Nunatsiaq News pour un article publié le 20 avril 2024, intitulé « Federal budget is about fairness says Northern Affairs minister ». Vous avez dit: « Nous contribuons à réduire le coût de la vie et nous faisons croître l'économie d'une manière qui profite à tous les Canadiens. Je pense que nous devons nous assurer que ce budget favorise l'équité pour toutes les générations, en particulier pour les jeunes qui vivent dans le Nord, et c'est ce que nous visons. »

Ma question pour vous, monsieur le ministre, est la suivante: est-il équitable de payer 11,49 \$ le kilogramme de pommes ou 3 \$ la pomme?

L'hon. Dan Vandal: Tout d'abord, vous avez mentionné la taxe sur les carburants et la taxe sur le carbone pour les carburants. Il est important de noter qu'il n'y a pas de tarification...

M. Bob Zimmer: Je suis désolé, monsieur le ministre. C'est une question simple. Je vous ai posé une question sur l'équité.

Le président: Je vais arrêter le chronomètre. Nous ne pouvons pas parler en même temps.

M. Bob Zimmer: Le temps presse, monsieur le président, et je lui ai posé une question simple.

Est-il équitable de payer 11,49 \$ le kilogramme ou 3 \$ la pomme? Il peut répondre par oui ou par non.

Le président: Il vous reste une minute et 15 secondes...

M. Bob Zimmer: Ce n'est pas ce que prévoit le Règlement. Il n'a pas autant de temps pour répondre.

Le président: Non, j'avais demandé...

M. Bob Zimmer: Je pose une question simple et j'aimerais une réponse simple, monsieur le président.

Le président: Je vais donner la parole au ministre, mais il restait une minute et 15 secondes...

M. Bob Zimmer: C'est mon temps.

L'hon. Dan Vandal: Je devrais pouvoir répondre pendant une minute et 15 secondes.

M. Bob Zimmer: Non, ce n'est pas ainsi que fonctionne le Règlement.

Le président: Avant de repartir le chronomètre, nous demandons au ministre d'en venir au fait.

Il y avait là un préambule, et je pense qu'il est raisonnable que nous entendions un préambule à sa réponse.

L'hon. Dan Vandal: Oui, il est important de clarifier certaines des faussetés contenues dans sa déclaration liminaire, car c'est ce qu'elles étaient. Il avait complètement tort. Il n'y a pas de tarification de la pollution liée au carburant d'aviation dans les territoires.

M. Bob Zimmer: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit « le Nord », monsieur le ministre.

L'hon. Dan Vandal: Il n'y a pas de tarification de la pollution lors des déplacements interterritoriaux ou interprovinciaux...

M. Bob Zimmer: Vous sauriez que le Nord... Nous définissons le Nord du Manitoba...

L'hon. Dan Vandal: Il n'y a pas de tarification de la pollution dans le cas des déplacements interprovinciaux...

M. Bob Zimmer: J'aimerais revenir à ma question, parce que vous essayez de changer de direction pour dire quelque chose que je ne vous demande même pas.

L'hon. Dan Vandal: Non, je corrige les faussetés que vous avez énoncées dans votre préambule.

M. Bob Zimmer: J'ai dit « le Nord ».

Le président: Je vais suspendre la séance s'il le faut.

Nous ne pouvons pas laisser les gens se couper la parole. C'est une personne au micro à la fois.

M. Bob Zimmer: Il a déjà utilisé plus de temps que moi pour ma question, et de loin...

Le président: Le chronomètre est arrêté.

M. Bob Zimmer: ... et il ne donne pas la réponse. Il m'accuse de dire des faussetés, mais ce n'est pas vrai.

Le président: Je vais relancer le chronomètre, mais je dis simplement que nous ne pouvons avoir qu'une seule personne qui parle à la fois.

Posez la question. Permettez au ministre de répondre, et nous pourrions ensuite échanger.

M. Bob Zimmer: Je vais passer à ma deuxième question, car il n'a pas répondu à ma première.

Est-ce que payer près de 9 \$ pour une boîte de thon est équitable?

L'hon. Dan Vandal: Tout d'abord, je dois mettre les choses en contexte. Il n'y a pas de tarification de la pollution causée par le carburant d'aviation dans les territoires. Il n'y a pas de tarification de la pollution...

M. Bob Zimmer: Vous l'avez déjà dit, monsieur le ministre, et j'ai déjà dit que les marchandises arrivent dans le Nord par d'autres moyens...

L'hon. Dan Vandal: La personne assise ici...

M. Bob Zimmer: ... et arrivent dans les territoires par d'autres moyens, et la taxe sur le carbone s'applique effectivement au transport terrestre et maritime.

L'hon. Dan Vandal: Le représentant de Calm Air assis ici a donné l'exemple de Winnipeg à Churchill. Churchill n'est pas une collectivité qui bénéficie du programme Nutrition Nord. Il n'y a pas un seul foyer à Churchill...

M. Bob Zimmer: Nous parlons de l'abordabilité des aliments dans le Nord...

L'hon. Dan Vandal: ... qui reçoit une subvention du programme Nutrition Nord.

M. Bob Zimmer: ... et il essaie d'aller dans une direction différente.

M. Michael McLeod: Pouvons-nous rétablir un peu d'ordre, monsieur le président?

M. Bob Zimmer: C'est nul et non avvenu. C'est de l'abordabilité dans le Nord dont nous parlons ici.

Le président: Donnez-moi juste une seconde. Je vais mettre le chronomètre sur pause ici.

Monsieur Zimmer...

M. Bob Zimmer: Le ministre ne veut pas répondre aux questions, et il ne l'a pas fait auparavant, à ce sujet. Il essaie d'éluder la question.

M. Michael McLeod: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Zimmer, je vous demande d'arrêter, s'il vous plaît.

Nous avons un rappel au Règlement. J'ai besoin d'entendre M. McLeod.

Monsieur McLeod, allez-y.

• (1810)

M. Michael McLeod: Monsieur le président, je ne sais pas ce qu'il en est des interprètes, mais il m'est impossible de suivre deux voix au microphone en même temps avec mon casque. Nous avons les lignes directrices ici, et nous avons deux personnes qui parlent en même temps.

M. Bob Zimmer: Eh bien, mais...

M. Michael McLeod: S'il existe un moyen de faire en sorte qu'une seule personne parle à la fois, ce serait très apprécié. Merci.

Le président: Merci de ce rappel. Oui, c'est bon non seulement pour vous, mais aussi pour créer un lieu de travail sûr pour nos interprètes.

Je vais revenir...

M. Bob Zimmer: Donc...

Le président: Monsieur Zimmer, c'est moi qui parle, s'il vous plaît. Lorsque mon micro est allumé, laissez-moi terminer. Je vous laisserai poser une question. Vous aurez la parole, mais laissez le ministre répondre. Ensuite, lorsque le ministre aura terminé, si vous souhaitez passer à votre question suivante, soyez bref.

Nous ne pouvons pas laisser tout le monde parler. Si c'est nécessaire, je demanderai au ministre de conclure et je reviendrai à vous afin que vous puissiez continuer. Il vous reste trois minutes et 40 secondes. Je vais vous demander de continuer.

M. Bob Zimmer: Eh bien, j'ai trois minutes, mais il a utilisé la majeure partie de mon temps en discutant. Il ne répond même pas à la question.

L'hon. Dan Vandal: Vous m'interrompez.

M. Bob Zimmer: Je vais poser la troisième question, car il refuse de répondre aux deux précédentes.

Est-ce que payer 13,29 \$ pour une bouteille d'un litre de ketchup est équitable?

L'hon. Dan Vandal: Bien sûr, c'est trop cher, mais le programme Nutrition Nord fait du bon travail. J'ai donné l'exemple d'Igloolik et de quatre litres de lait. Cela devrait coûter 42 \$, mais c'était 5,69 \$. Pour répondre à votre question...

M. Bob Zimmer: C'était ma question, et c'était votre réponse, alors j'ai une autre question.

Je vais passer au point suivant. D'après une étude de 2023 que vous connaissez sûrement, en 2020, le Nunavut avait le taux d'insécurité alimentaire le plus élevé au Canada, soit 57 %, avec une moyenne nationale de 12,7 %. C'était à partir de 2018.

J'ai un document récent de la Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut qui dit que « près de 70 % des foyers inuits sont touchés par l'insécurité alimentaire ». Cela signifie que 70 % des Nunavummiut souffrent désormais de la faim chaque jour. Ce taux est l'un des plus élevés pour une population autochtone dans un pays industrialisé au monde, monsieur le ministre. De toute évidence, la situation du programme Nutrition Nord dans votre ministère s'est détériorée. Elle ne s'est pas améliorée.

J'essayais de montrer aux gens qui nous regardent aujourd'hui que nous traversons déjà une crise dans le Nord en matière d'abordabilité des aliments. Les gens ont faim. Ensuite, votre gouvernement ne tient pas compte de ces préoccupations et ajoute à cela une autre taxe sur le carbone. À mes yeux, cela montre simplement, monsieur le ministre, que vous ne comprenez clairement pas quels sont les besoins dans le Nord.

Voici ma question simple: pourquoi n'aidez-vous pas les habitants du Nord et ne supprimez-vous pas la taxe sur le carbone?

L'hon. Dan Vandal: Tout d'abord, la taxe sur le carbone est un canular. Je viens de vous le faire remarquer.

L'insécurité alimentaire est un enjeu important dans le Nord. Nous travaillons avec des partenaires du Nord. Nous travaillons avec les dirigeants autochtones et les partenaires territoriaux pour tenter de résoudre ce problème, mais il est irréaliste de penser que le programme Nutrition Nord va à lui seul résoudre la pauvreté dans le monde...

M. Bob Zimmer: C'est une question raisonnable.

L'hon. Dan Vandal: Nous essayons de prendre des mesures raisonnables dans le Nord du Nunavut, et je pense qu'il y a eu des progrès dans le programme Nutrition Nord, mais il y a beaucoup de travail à faire. Il y a beaucoup de travail pour tout le monde...

M. Bob Zimmer: Mon temps est très court. Ma question concernait le fait que le programme Nutrition Nord ne fonctionne pas.

C'était ma question pour vous: pourquoi n'aidez-vous pas les habitants du Nord et ne supprimez-vous pas la taxe sur le carbone?

L'hon. Dan Vandal: Je vais ai répondu. Il n'y a pas de taxe sur le carbone pour le carburant d'aviation dans les territoires...

M. Bob Zimmer: Je vous ai répondu, et vous saurez...

L'hon. Dan Vandal: ... et vous ne pouvez pas le nier, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas...

M. Bob Zimmer: ... qu'une taxe sur le carbone s'applique au diésel, au transport des aliments par camion vers le Nord et au transport maritime.

Le président: Il y a beaucoup trop de gens qui parlent.

[Français]

M. Sébastien Lemire: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il n'y a plus d'interprétation.

[Traduction]

Le président: Plusieurs personnes ne peuvent pas parler en même temps. Quand je demande aux gens d'arrêter de parler, j'ai besoin qu'ils le fassent.

M. Bob Zimmer: Monsieur le président, c'est mon temps et non celui du ministre. J'essaie de poser plus de questions.

Il retarde délibérément la discussion parce qu'il ne veut pas répondre à une question sur la taxe sur le carbone. Il le sait.

Le président: Je vais vous demander à tous les deux de vous arrêter un instant. Je ne peux pas avoir le contrôle de la réunion lorsque les microphones sont allumés et que les gens parlent.

Quand mon micro est allumé, j'ai besoin que vous arrêtiez. Nous aurons ici une discussion ordonnée.

M. Bob Zimmer: J'essaie.

Le président: J'essaie aussi. Le ministre essaie également. Il essaie de répondre aux questions.

• (1815)

M. Bob Zimmer: Il essaie de répondre à sa manière. Il ne répond pas à ma question. Il est clair qu'il ne répond pas à ma question.

Le président: Mon micro est allumé, et je ne peux pas entendre quelqu'un d'autre quand mon micro est allumé.

Vous aviez une question, et il ne nous restait plus que 30 secondes. Je vais demander au ministre de répondre.

Avez-vous une dernière question, monsieur Zimmer, afin que nous puissions respecter le temps imparti?

M. Bob Zimmer: Oui.

Le président: Pourquoi ne pas passer à votre dernière question, sachant qu'il reste 30 secondes pour la question et la réponse. Je vais donner au ministre le temps de répondre à la fin de votre question, puis nous passerons à la question suivante.

Posons la question, puis nous demanderons au ministre de répondre.

M. Bob Zimmer: Près de 70 % des familles du Nunavut souffrent de la faim chaque jour.

Pourquoi ne supprimez-vous pas la taxe sur le carbone?

L'hon. Dan Vandal: Nous sommes ici pour parler du programme Nutrition Nord. Nous allons apporter des améliorations au programme Nutrition Nord pour tenter de réduire ce chiffre.

Je pense que nous avons besoin d'une stratégie plus large qui inclut le gouvernement fédéral, et certainement les gouvernements territoriaux, les gouvernements autochtones, les Inuits et la communauté dans son ensemble, pour lutter contre l'insécurité alimentaire dans le Nord et au Canada.

M. Bob Zimmer: Il ne répond toujours pas à ma question.

Merci, monsieur le président.

Le président: C'est la fin des six premières minutes de questions.

Nous allons maintenant passer du côté des libéraux.

Monsieur Carr, vous disposez de six minutes.

M. Ben Carr: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vais vous accorder un peu de temps pour peut-être clarifier certains points.

Peut-être aimeriez-vous prendre un moment pour reconnaître brièvement l'aspect de la question de mon collègue d'en face concernant le carburant d'aviation. Pouvez-vous nous préciser quelle est la politique du gouvernement fédéral à l'égard du carburant d'aviation?

L'hon. Dan Vandal: Tout d'abord, c'est une excellente question.

Je sais que le témoin précédent de Calm Air a parlé de l'énorme impact de la tarification de la pollution, de Winnipeg à Churchill. Il est important de noter que Churchill n'est pas une collectivité qui bénéficie du programme Nutrition Nord; cela n'a jamais été le cas, donc je pense que cet exemple est nul et non avvenu.

Il n'y a pas de tarification de la pollution causée par le carburant d'aviation dans les territoires. Il n'y a pas de tarification de la pollution causée par le carburant d'aviation transporté des provinces vers les territoires ou pour les déplacements interprovinciaux. Ce n'est qu'au sein des provinces qu'il existe une tarification de la pollution.

La réalité est que, d'après toutes sortes d'études qui ont été réalisées, la tarification de l'effet de la pollution sur l'inflation des aliments est négligeable.

Je pense que cela répond à votre question, et je vais attendre une autre question.

M. Ben Carr: Oui, je vais ajouter quelque chose, si vous le permettez.

Monsieur le ministre, j'ai eu le plaisir de siéger au comité de l'agriculture au cours des derniers mois; j'ai donc pris connaissance de cette réalité parce que nous avons fait une étude sur la hausse des prix des aliments et sur la façon de stabiliser les prix. Il y a deux ou trois choses dont nous avons parlé assez fréquemment, et je souhaite attirer votre attention ainsi que celle du Comité sur celles-ci.

Tout d'abord, il y a des données de 2023 provenant de l'OCDE. Elles datent un peu, mais elles sont toujours pertinentes, car elles montrent que la hausse des prix dans les épicerie aux États-Unis... Les États-Unis et le Canada sont les deux pays du G7 où la hausse a été la plus faible. Elle était presque la même. Elle était un peu plus faible aux États-Unis.

Alors, ma question a toujours été la suivante, et peut-être pouvez-vous y réfléchir pendant mon petit préambule. Pourquoi le coût de l'épicerie dans une administration comme les États-Unis, où il n'y a pas de politique nationale de tarification du carbone, est-il le même que dans une administration fédérale comme le Canada, où il y a un système national de tarification du carbone? Il me semble que la situation devrait être très différente aux États-Unis et plus avantageuse si le prix du carbone était, en fait, à l'origine de cela.

Ensuite, et c'est peut-être plus récent, nous avons des données recueillies par la Bibliothèque du Parlement, à partir d'informations de Statistique Canada qui nous montrent très clairement qu'au cours des 18 derniers mois, la hausse des prix de l'épicerie a fortement diminué dans l'ensemble du Canada. Cependant, au même moment, il y a eu une augmentation de la tarification de la pollution. Comment se fait-il alors, monsieur le ministre, qu'au moment où la tarification du carbone a augmenté — et il est important de noter qu'au fur et à mesure que ce prix a augmenté, les remboursements aux Canadiens ont également augmenté — il y a eu une baisse constante?

Je vois mes collègues d'en face sourire. Je leur montrerai cette information pendant la réunion ou après. Je me ferai un plaisir de la déposer pour que le Comité puisse l'examiner. C'est de l'information de Statistique Canada et de la Bibliothèque du Parlement; ce n'est pas anecdotique. Monsieur Shields, je la montrerai volontiers. Je la montrerai avec plaisir.

Monsieur le ministre, n'hésitez pas à présenter vos commentaires à ce sujet, mais si vous me le permettez, j'aimerais me pencher sur cet autre point. Vous avez dit à plusieurs reprises que le gouvernement du Canada s'engageait à ce que l'intégralité des subventions pour l'épicerie soit accordée aux habitants du Nord dans le cadre de ce programme. Pouvez-vous nous parler des mesures de responsabilisation qui sont actuellement en place pour garantir que les pro-

grammes de Nutrition Nord Canada profiteront directement aux habitants du Nord?

• (1820)

L'hon. Dan Vandal: Tout d'abord, c'est un excellent point, et je félicite le comité de l'agriculture pour son excellent travail.

Je pense que le problème du Parti conservateur au sujet de la tarification de la pollution repose simplement sur un slogan. Il n'est pas fondé sur quelque chose de rationnel et si vous examinez attentivement les faits, il est très facile de voir que leurs slogans ne tiennent pas la route.

Revenons à Nutrition Nord, car il s'agit d'une réunion qui porte sur Nutrition Nord. Nous avons créé le Comité d'examen de la conformité et de l'audit de Nutrition Nord, qui est composé de membres du conseil consultatif de Nutrition Nord, de membres de groupes de travail autochtones et de représentants régionaux du Groupe de travail Inuit-Couronne sur la sécurité alimentaire. Nous avons également créé la bourse de recherche sur la sécurité alimentaire il y a plusieurs années dans le cadre de Nutrition Nord. Grâce à elle, nous finançons les chercheurs qui souhaitent étudier l'insécurité alimentaire dans le Nord et trouver de meilleures idées, de nouvelles idées, pour remédier à la sécurité alimentaire ou pour nous fournir de la recherche sur la façon dont nous pouvons rendre nos programmes plus efficaces et plus efficaces pour lutter contre l'insécurité alimentaire.

Cela dit, je tiens à souligner que l'insécurité alimentaire et l'inflation dans le Nord sont un immense problème. Nous devons faire mieux. Nous nous y mettons sérieusement, nous retrouvons nos manches, nous formons des partenariats et nous discutons et collaborons avec des partenaires des territoires et des gouvernements autochtones, et cela ne s'arrêtera pas.

M. Ben Carr: Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Lemire, qui a six minutes.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence.

J'aimerais en savoir davantage sur les mesures que votre ministère a prises ou a l'intention de prendre pour ce qui est des capacités des communautés autochtones, plus particulièrement.

Avez-vous déjà fait des investissements visant à augmenter les capacités des communautés afin qu'elles puissent compléter leur régime alimentaire par le fruit de leur chasse, de leurs pêches et de leurs récoltes? Avez-vous examiné la possibilité de financer davantage l'équipement dont elles ont besoin pour pratiquer la chasse et la pêche? Avez-vous une évaluation des besoins des communautés autochtones et des montants qui seraient nécessaires pour les combler?

Pourrait-on réfléchir à un financement plus important de l'infrastructure et de l'équipement dont ont besoin les Autochtones? Conséquemment, ceux-ci seraient plus en mesure d'alimenter eux-mêmes leurs communautés, ce qui pourrait avoir des répercussions évidentes sur les prix des produits de consommation.

L'hon. Dan Vandal: Merci, c'est une très bonne question.

Il est important pour notre gouvernement de travailler en partenariat avec les gouvernements autochtones. Il y a quelques années, nous avons mis en place la Subvention pour le soutien aux chasseurs-cueilleurs dans le cadre du programme Nutrition Nord Canada. Elle vise à encourager financièrement les groupes autochtones du Nord afin qu'il y ait plus de chasseurs, de pêcheurs et de cueilleurs dans le Nord. Cette mesure, qui a été élaborée en collaboration avec nos partenaires autochtones du Nunavut et probablement du Nunavik aussi, est très populaire et produit de bons résultats. Par exemple, depuis 2020, 15 000 chasseurs-cueilleurs ont été soutenus. Il y a eu 700 initiatives de partage des récoltes et plus de 400 chasses et récoltes communautaires.

Nous poursuivons la communication et la planification avec nos partenaires. Nous espérons mettre sur pied d'autres bons projets ensemble.

• (1825)

M. Sébastien Lemire: C'est effectivement un pas important dans la bonne direction. Je me demande toujours comment ces programmes pourront être applicables dans les communautés. Parfois, les délais sont trop courts et les normes sont trop strictes, ce qui fait que l'argent retourne au Trésor. Toutefois, dans le cas que vous soulevez, les statistiques sont intéressantes, et je vous invite à continuer dans ce sens.

Parallèlement, on sait aussi où sont les besoins. Le gouvernement peut-il être plus actif afin d'aider des communautés à mettre en place, par exemple, des serres pour produire certains légumes frais? En ce moment, on livre de la laitue par avion. N'existe-t-il pas d'autres solutions? Je vous donne un autre exemple: là-bas, la douzaine d'œufs se vend de 12 \$ à 18 \$ de plus qu'ici. À ce compte, cela ne vaudrait-il pas la peine d'amener des poules là-bas et de construire des poulaillers chauffés? Étant donné que la douzaine d'œufs coûte 16 \$ de plus là-bas, avoir de tels poulaillers dans chaque communauté serait un investissement assez facilement rentabilisé.

Peut-on mettre en place des solutions du côté de l'infrastructure locale?

L'hon. Dan Vandal: Oui, c'est ça, l'idée.

Premièrement, il est important de noter que, dans le budget de 2024, nous avons prévu un investissement de plus de 100 millions de dollars sur trois ans pour maintenir le programme dans lequel s'inscrit la Subvention pour le soutien aux chasseurs-cueilleurs. L'idée est de travailler ensemble pour développer l'infrastructure alimentaire dans le Nord.

En ce qui concerne les serres, il y a de bons exemples dans les Territoires du Nord-Ouest. À Iqaluit également, nous avons visité d'impressionnantes serres aménagées dans de vieux arénas. Il y avait beaucoup d'aliments frais et abordables, et la communauté était impliquée.

Notre défi est de créer des partenariats et des projets avec les communautés locales de sorte qu'elles deviennent les propriétaires de ces infrastructures et qu'elles puissent utiliser leur savoir-faire pour créer leurs produits.

M. Sébastien Lemire: Merci de répondre en français. Je vous en suis particulièrement reconnaissant.

Dans le même ordre d'idées, existe-t-il d'autres façons de produire de la nourriture pour assurer la sécurité alimentaire de ces communautés, afin qu'elles dépendent moins des produits qui

viennent du Sud et qui sont livrés par avion? Par exemple, y aurait-il moyen de rendre des programmes de cuisine communautaire admissibles à du financement permanent? Pourrait-on miser davantage sur les programmes de cuisine communautaire dans le Nord?

L'hon. Dan Vandal: Encore une fois, c'est l'objectif des programmes d'alimentation communautaire. Nous voulons impliquer les écoles et les résidences d'aînés dans la mise en place de solutions durables afin que ces communautés aient accès à de bons aliments nutritifs. Il s'agit simplement d'ouvrir les portes, de s'asseoir à la même table, de travailler ensemble et de discuter. Je sais que nos fonctionnaires travaillent fort sur ce genre de solutions.

M. Sébastien Lemire: Merci. Vous aurez l'appui du Bloc québécois pour poursuivre ces initiatives.

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé.

[Français]

M. Sébastien Lemire: C'est une des belles réponses que j'ai eues depuis que j'ai été élu député.

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Idlout, vous avez la parole pendant six minutes.

Mme Lori Idlout: *Qujannamiik, Iksivautaq.*

Je tiens personnellement à vous remercier, monsieur Vandal, d'avoir inspiré cette étude, car c'est votre absence de réponse depuis que j'ai été élue qui m'a menée ici. J'ai demandé à mon personnel de vérifier combien de fois je vous ai posé des questions à la Chambre et combien de fois je vous ai posé des questions inscrites au Feuilleton. Aucune des réponses que vous avez fournies n'a été utile pour informer mes électeurs de ce que fait Nutrition Nord pour lutter contre la pauvreté.

Le gouvernement libéral, dans le cadre de ses efforts pour stabiliser les prix, a invité des compagnies d'alimentation comme Loblaw's à discuter de ce qu'elles font pour réduire les prix. Voici ma première question, monsieur le ministre: avez-vous demandé à la vice-première ministre et au ministre de l'Industrie de rencontrer la North West Company?

• (1830)

L'hon. Dan Vandal: En tant que membres du Cabinet, nous parlons régulièrement de l'importance de la sécurité alimentaire, de l'importance de l'abordabilité...

Mme Lori Idlout: Pouvez-vous répondre à ma question, s'il vous plaît?

L'hon. Dan Vandal: Je réponds à votre question. En ce qui concerne l'importance de l'abordabilité au chapitre de la sécurité alimentaire, je sais que nous sommes tous d'accord — que ce soit le ministre de l'Industrie, la vice-première ministre ou le premier ministre — pour aborder cette question importante.

Il est important de noter que, dans le budget de 2024, plus de 100 millions de dollars sont accordés à la subvention pour le soutien aux chasseurs-cueilleurs...

Mme Lori Idlout: Je vais vous interrompre. Je n'ai pas assez de temps. D'après votre réponse, je vais déduire que vous n'avez pas demandé à la vice-première ministre et au ministre de l'Industrie de rencontrer North West Company.

J'ai été alarmée d'entendre que votre gouvernement donne des millions à des entreprises qui réalisent des profits de 200 millions de dollars. Par exemple, nous avons appris aujourd'hui que le PDG de North West Company gagne 3,91 millions de dollars. Votre gouvernement libéral subventionne la North West Company.

Comment allez-vous vous assurer que Nutrition Nord s'améliore réellement? J'ai réclamé à maintes reprises une réforme, et votre réponse finale a été de procéder à un examen interne. Pourquoi mes résidents ne méritent-ils pas que la vérificatrice générale fasse un audit? Pourquoi avez-vous répondu par un examen interne?

L'hon. Dan Vandal: Avec tout le respect que je vous dois, madame Idlout, vous ne fournissez que la moitié de ma réponse ici.

Tout d'abord, je vous ai dit à quel point l'abordabilité dans le Nord est importante. Je vous ai également dit que nous procédions à un examen interne. Nous avons financé cinq projets de recherche sur la nutrition dans le Nord, qui sont très intéressants et qui sont dirigés par des Autochtones. De plus, nous ferons un audit externe lorsque l'examen interne sera terminé. Vous n'avez jamais mentionné la dernière partie de ce que je viens de dire au sujet de l'audit externe. Vous avez seulement publié un gazouillis selon lequel j'ai répondu avec un examen interne.

Nous tenons ces conversations. Ce sont de bonnes conversations, mais vous ne citez que la moitié de notre conversation.

Mme Lori Idlout: Il est vraiment regrettable que vous choisissiez de faire fi de la demande d'audit de la part de la vérificatrice générale que je vous ai présentée directement; c'est vraiment regrettable.

Malheureusement, d'après vos réponses et votre refus de veiller à ce que mes électeurs obtiennent les réponses qu'ils méritent, nous sommes forcés de poser ce genre de questions directes.

Je vais vous poser une question similaire à celle que j'ai posée à la North West Company. J'étais à Kimmirut, en mars dernier, et j'ai pris deux photos: une de la coopérative locale, et l'autre, du magasin Northern, qui sont tous deux inscrits au programme Nutrition Nord. Ce jour-là, dans cette collectivité, le prix des œufs à la coopérative était de 3,99 \$, et au magasin Northern, il était de 6,49 \$. Pourquoi est-ce que la coopérative est en mesure d'avoir recours avec succès au programme et que le magasin Northern ne l'est pas?

L'hon. Dan Vandal: C'est une excellente question. Il existe une conformité interne. C'est pourquoi nous travaillons actuellement sur ça. C'est pourquoi nous procédons à un examen interne et pourquoi nous ferons un audit externe lorsque ce sera fait. Je m'engage à ce que l'ensemble de la subvention aille aux consommateurs, aux gens qui achètent et qui ont besoin de nourriture dans le Nord. Je vous l'ai dit à plusieurs reprises, et je continuerai de le dire, car c'est réellement l'engagement de notre gouvernement et le mien.

Je peux dire que j'ai eu des conversations intéressantes avec certains des chercheurs qui travaillent sur cette subvention. Ils ont posé des questions très pertinentes, et ils ont dit que Nutrition Nord faisait du bon travail et qu'il ne fallait pas jeter le bébé avec l'eau du bain.

Mme Lori Idlout: Je vais le répéter: de toute évidence, Nutrition Nord ne fonctionne pas, car le taux de pauvreté au Nunavut est près de 40 % et le taux d'insécurité alimentaire est de 46 %. Nous ne cherchons pas des solutions complètes. Nous cherchons des solutions viables. Avec le gouvernement libéral, vous ne faites pas ce qui est en votre pouvoir pour vous assurer que la pauvreté est ré-

duite, pas quand ces taux sont si élevés et qu'il y a une différence entre un magasin coopératif qui offre une douzaine d'œufs à 3,99 \$ et le magasin Northern, dans la collectivité, le même jour, qui la vend à 6,49 \$, et que cette entreprise fait des profits de plus de 200 millions de dollars.

• (1835)

Le président: Votre temps est écoulé, mais, monsieur le ministre, je vais vous donner la possibilité de répondre brièvement.

L'hon. Dan Vandal: Je suis d'accord avec Mme Idlout. Il est scandaleux que le taux de pauvreté soit aussi élevé. C'est plus que scandaleux; c'est horrible. Nutrition Nord va travailler fort pour faire sa part, mais penser qu'un programme provenant d'un ministère du gouvernement va résoudre le problème de la pauvreté au Canada ou dans le Nord n'est pas réaliste. Il faut une approche pan-gouvernementale. Les gouvernements territoriaux doivent participer. Les gouvernements autochtones doivent participer ainsi que les dirigeants des communautés. Nous nous engageons à continuer à travailler de cette façon.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant du côté des conservateurs.

Monsieur Melillo, vous pouvez poser des questions pendant cinq minutes, vous avez la parole.

M. Eric Melillo (Kenora, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, quel est le mandat de Nutrition Nord?

L'hon. Dan Vandal: Le mandat de Nutrition Nord est de favoriser la sécurité alimentaire dans les collectivités isolées, dans les collectivités du Nord, et de s'assurer que les gens qui vivent dans cette région ont accès à des aliments nutritifs et abordables, des aliments locaux et des aliments du marché.

M. Eric Melillo: Merci, monsieur le ministre. Je pense que c'est une question très simple et j'apprécie la réponse.

Monsieur le ministre, pensez-vous que, sous votre direction, Nutrition Nord Canada a réussi à remplir son mandat?

L'hon. Dan Vandal: Je pense que Nutrition Nord a fait de bons progrès dans certains domaines. Je pourrais citer la Subvention aux chasseurs-cueilleurs. Il y a des questions qui restent en suspens au chapitre de la subvention pour la vente au détail, et je pense qu'il y a toujours place à l'amélioration.

M. Eric Melillo: En résumé, non, il n'a pas donné de bons résultats, et je pense que l'information en est la preuve.

L'hon. Dan Vandal: Ce n'est pas...

M. Eric Melillo: Nous constatons chaque année des taux élevés d'insécurité alimentaire. Vous augmentez le financement. Monsieur le ministre, vous avez noté que le financement du programme a plus que doublé, mais chaque année, l'insécurité alimentaire continue d'augmenter. Vous continuez d'investir de l'argent pour régler le problème, mais celui-ci s'aggrave. Selon vous, ne s'agit-il pas d'un échec?

L'hon. Dan Vandal: Je pense qu'il y a des problèmes dans le Nord; c'est pourquoi nous proposons toute une série de programmes comme les garderies à 10 \$ par jour, les soins dentaires et les logements abordables et ce député et son équipe n'ont cessé de s'opposer à toutes les mesures d'abordabilité que nous avons présentées.

M. Eric Melillo: Nous allons continuer de voter contre les politiques économiques désastreuses de votre gouvernement, monsieur le ministre, qui ont fait augmenter le coût de la vie et qui l'ont rendu très cher pour les habitants du Nord, non seulement dans les territoires, mais également dans les provinces du Nord. Monsieur le ministre, encore une fois, c'est...

L'hon. Dan Vandal: Le Canada a les assises économiques les plus solides...

M. Eric Melillo: Merci, monsieur le ministre. Je ne vous ai pas posé de question.

L'hon. Dan Vandal: ... de tous les pays membres du G7.

M. Eric Melillo: Je crois que j'ai encore la parole.

Le président: Je vais seulement arrêter le temps. Vous avez encore trois minutes.

Je vais demander à monsieur le ministre de fournir une réponse brève. Il y a eu un commentaire...

M. Eric Melillo: Je ne pense pas avoir posé une question. Je ne posais pas encore de question. Si je peux poser ma question...

Le président: J'ai arrêté le temps. Je vais vous demander de continuer à poser vos questions, et lorsque le ministre aura la parole, il pourra y répondre.

M. Eric Melillo: Tout à fait. Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'apprécie votre empressement à répondre à ma question avant qu'elle ne soit posée.

Je voudrais m'étendre sur ce sujet parce que, sous votre direction, ce programme ne fonctionne pas. C'est très clair, et les preuves le démontrent. Le coût de la vie est exorbitant dans le Nord. Le Comité a déjà présenté des rapports qui demandent que le mandat du programme Nutrition Nord Canada soit modifié afin d'inclure l'insécurité alimentaire comme élément direct du mandat.

Monsieur le ministre, vous ne semblez pas avoir réellement pris au sérieux les préoccupations qui ont été soulevées dans les rapports datant de 2021 et même avant cela. Vous pouvez commenter.

L'hon. Dan Vandal: Non, ce n'est absolument pas vrai. Je viens d'expliquer, il y a moins de cinq minutes, que le mandat de Nutrition Nord est de travailler avec les collectivités isolées et du Nord pour s'assurer qu'elles obtiennent des aliments nutritifs et à prix abordables, des aliments traditionnels, et pour s'assurer qu'elles ont accès à ces aliments. Cela lutte contre l'insécurité alimentaire.

Je pense qu'il y a eu de bons progrès, mais il y a beaucoup de travail à faire. La dernière chose dont nous avons besoin, c'est d'un gouvernement qui...

M. Eric Melillo: Je comprends. Il y a certainement beaucoup de travail à faire, monsieur le ministre.

Je crois que vous avez répondu à ma question. Puis-je poser ma prochaine question?

Le président: J'ai arrêté le temps.

Il s'apprêtait à conclure. Si vous ne voulez pas l'entendre, nous reviendrons à vos questions.

M. Eric Melillo: Je suis prêt à poursuivre avec ma prochaine question, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre. Encore une fois, je suis sûr que vous comprenez que nous disposons d'un temps limité.

Les 28 Premières Nations de l'Ontario, dont 22 se trouvent dans le district de Kenora, que je représente, ont recours à Nutrition Nord. Elles sont également soumises à la taxe sur le carbone. Monsieur le ministre, je sais que vous ne voulez pas aborder la taxe sur le carbone dans cette réunion...

• (1840)

L'hon. Dan Vandal: Je viens tout juste d'en parler longuement.

M. Eric Melillo: ... mais il est important de noter qu'elle a des répercussions sur les Premières Nations dans le Nord de l'Ontario.

Cent trente-trois Premières Nations, par l'entremise de Chiefs of Ontario, ont en fait poursuivi votre gouvernement. Elles affirmaient que la taxe sur le carbone est discriminatoire et enfreint les principes de réconciliation, et aggrave leur situation dans leurs collectivités.

Que va-t-il falloir? Pourquoi votre gouvernement ne supprime-t-il pas tout simplement la taxe pour rendre la vie plus abordable pour les Premières Nations du Nord de l'Ontario et pour les gens partout au pays?

L'hon. Dan Vandal: Il a été démontré à maintes reprises par des économistes et d'autres personnes qui travaillent dans le secteur que le prix de la pollution n'a qu'un effet minime sur la hausse du prix des aliments. Je ne pourrais pas expliquer pourquoi le Parti conservateur est aussi obsédé par la taxe sur le carbone. Ils sont les seuls à pouvoir l'expliquer. Ils votent continuellement contre toutes les autres mesures que nous présentons afin d'améliorer l'abordabilité pour les familles de la classe moyenne. C'est quelque chose qui est tout simplement irrationnel.

M. Eric Melillo: Merci, monsieur le ministre.

Encore une fois, les Chiefs of Ontario affirment que la taxe sur le carbone est une politique discriminatoire. Êtes-vous en désaccord avec eux?

L'hon. Dan Vandal: Tout d'abord, il s'agit d'une discussion sur Nutrition Nord, et non pas sur le prix de la pollution...

M. Eric Melillo: Monsieur le ministre, pourriez-vous au moins, votre gouvernement et vous, vous engager à...

L'hon. Dan Vandal: À maintes reprises, les économistes ont montré que le prix de la pollution a des répercussions minimales sur la hausse du prix des aliments.

M. Eric Melillo: ... adopter le projet de loi C-234 dans sa forme originale de façon à supprimer la taxe sur le carbone pour les agriculteurs et leur famille afin de rendre la nourriture plus abordable pour tous les Canadiens?

Le président: Votre temps est écoulé.

[Français]

M. Sébastien Lemire: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il n'y a plus d'interprétation.

[Traduction]

Le président: Nous avons un problème car plusieurs microphones sont allumés, ce qui empêche tout le monde de participer.

Les cinq minutes sont écoulées.

Je vais maintenant donner la parole à M. McLeod. Nous allons commencer ses cinq minutes.

M. Michael McLeod: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, de vous être joint à nous.

Il s'agit d'une discussion très intéressante sur Nutrition Nord. Je participe à ces discussions depuis un certain nombre d'années. J'ai été ministre au sein du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, et l'une de mes responsabilités consistait à gérer la transition entre le Programme d'approvisionnement alimentaire par la poste et le programme Nutrition Nord. Nous avons également eu de nombreuses discussions intéressantes à ce moment-là.

À l'époque, le gouvernement conservateur était au pouvoir et il essayait de retirer toutes nos communautés de la liste. Il y a aujourd'hui quatorze communautés, mais à l'époque, il n'y en avait que huit. Nous avons eu du mal à convaincre le gouvernement au pouvoir, les conservateurs, de conserver le programme et les communautés isolées qui se trouvaient sur la liste. C'était très difficile. Le programme était sous-financé et ne disposait d'aucun moyen d'obtenir de l'information ou des conseils.

Je suis très heureux que nous ayons fait du progrès. Il y a un certain nombre de communautés qui n'existeraient pas si nous n'avions pas eu ce programme. Il y a encore place à l'amélioration, mais le budget a augmenté de manière importante, et nous avons un conseil consultatif qui fournit des conseils sur le programme à vous ainsi qu'à d'autres personnes.

Il est important de reconnaître qu'il s'agit d'un outil important, mais qui ne s'attaque pas à la cause profonde de l'insécurité alimentaire dans le Nord. Je pense que nous devons tous admettre que, pour avoir des aliments sains et abordables à long terme, nous devons en faire plus. Plus de travail doit être effectué afin de s'attaquer aux causes profondes. Nous devons parler des aliments locaux qui sont récoltés dans nos collectivités et dans nos régions. Nous devons parler du changement climatique. À quel point le programme peut-il prendre de l'expansion? Des collectivités perdent leur accès à l'eau et des chalands ne peuvent plus s'y rendre. Les traversiers ne fonctionnent plus. C'est la réalité. Les eaux de nos rivières et de nos lacs s'assèchent.

Lorsque nous parlions du nouveau programme Nutrition Nord, il y a maintenant quelques années, nous pensions tous que, dans les Territoires du Nord-Ouest, il y aurait des routes reliant chaque communauté et des pistes d'atterrissage adéquates. Nous pensions que nous aurions des pistes plus longues pour que les avions puissent atterrir à pleine charge, mais nous ne sommes pas encore rendus là.

Je voulais vous demander si cela fait partie des discussions que vous avez au Cabinet et des considérations pour améliorer le programme lorsque vous examinez les possibilités. Discutez-vous avec d'autres ministères? Tenez-vous compte de toutes ces choses pour améliorer la situation?

• (1845)

L'hon. Dan Vandal: C'est une excellente question, monsieur McLeod, et je vous en remercie.

L'insécurité alimentaire et la hausse du prix des aliments sont causées par de nombreuses variables. Tout d'abord, il y a l'isolement. L'isolement coûte cher. Il y a aussi l'incertitude de la chaîne d'approvisionnement, des problèmes de transport, l'absence d'infrastructure et, bien évidemment, les changements climatiques.

J'étais à Iqaluit il y a quelques jours, avec le ministre Blair, la ministre Joly et les trois premiers ministres. Yvonne Jones était présente. Elle est la secrétaire parlementaire du ministre Blair et de moi-même. Nous avons eu des discussions très intéressantes sur le sujet que vous évoquez.

Pendant le déjeuner, j'ai parlé au ministre de l'autoroute de la vallée du Mackenzie et de ce que nous devons faire pour l'améliorer. C'est une autoroute qui coûte très cher à construire, mais nous devons le faire, en particulier avec les fonds que nous allons investir dans la défense du Nord. Il n'y a jamais eu de meilleur moment pour faire cela.

Il s'agit d'une petite région du Nord, qui est immense. Nous devons investir. Je pense qu'il est important de souligner que nous devons investir sur de nombreux fronts différents tout en améliorant les programmes comme Nutrition Nord à court terme. Je conviens qu'il s'agit d'une solution temporaire à un problème que nous devons régler.

Le président: Merci.

Chers collègues, le temps est écoulé.

Nous arrivons à la fin des deux heures, mais je veux permettre à M. Lemire et à Mme Ildout d'avoir leurs deux minutes et demie. Commençons tout de suite. Ce sera juste, et nous lèverons ensuite la séance.

Monsieur Lemire, vous avez la parole.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président. Je vous suis très reconnaissant de cette marque de respect.

Monsieur le ministre, nous avons entendu des représentants de coopératives autochtones dire combien il était difficile de joindre les deux bouts.

Je vais tester votre volonté d'appliquer le principe selon lequel il est important de sortir de la pauvreté ne serait-ce qu'une seule famille, comme il a été mentionné. Je vais aussi tester votre volonté de penser aux sept générations futures qui vont vivre dans le Nord et à l'importance de la relation qu'ont les communautés du Nord avec la terre. Il s'agit de valeurs fondamentales de ces communautés.

Avez-vous envisagé d'aménager des sites d'entreposage réfrigéré aux limites des chemins jusqu'où la nourriture peut être transportée par voie terrestre? C'est un des aspects mentionnés par le représentant de la Coopérative Kimik. En effet, il serait important d'avoir accès à des sites d'entreposage réfrigéré, particulièrement au Québec, le long de la route Billy-Diamond, par exemple, ou près des endroits jusqu'où des aliments frais peuvent être acheminés.

À mon avis, il faut revoir la logistique en ce qui concerne les circuits courts et la chaîne du froid. Ça doit passer par des investissements dans les infrastructures qui peuvent changer complètement la situation et contribuer à abaisser les coûts de façon importante.

L'hon. Dan Vandal: Je vous remercie de cette bonne question.

Il est essentiel que nous fournissions davantage d'efforts pour bâtir des infrastructures et des chemins dans les communautés éloignées afin de nous assurer de pouvoir conserver de la nourriture au froid de façon sécuritaire.

J'ai déjà visité des endroits comme Arviat, au Nunavut, où il existe des systèmes de réfrigération sous la terre. Nous avons besoin de ce genre de systèmes partout dans le Grand Nord. Il n'y en a pas assez.

Toutefois, les réponses ne viendront pas d'Ottawa. Nous avons besoin de partenaires sur le terrain, et c'est pour ça que nous sommes en train de parler...

M. Sébastien Lemire: Comme mon temps de parole est limité, je me permets de vous donner un exemple. En Abitibi-Témiscamingue, nous n'avons pas d'abattoirs, notamment parce qu'il n'existe pas de programmes fédéraux pour en construire. Pourtant, nous pourrions desservir les communautés du Nord par la route. Je parle des communautés criées, et même des communautés inuites, jusqu'à un certain point, qui pourraient être desservies par avion. Cependant, nous n'avons pas d'abattoirs. Nous n'avons pas la capacité locale de production. Nos animaux doivent faire huit heures de route par camion, ce qui est un non-sens.

Comment peut-on investir dans les infrastructures locales pour pouvoir avoir la capacité nécessaire?

Je vous demande en quelque sorte de vous engager à parler à votre collègue la ministre des Finances pour mettre sur pied de tels programmes.

L'hon. Dan Vandal: C'est un vrai défi.

Avant de parler à la ministre des Finances, vous devriez parler au ministre qui s'occupe de l'Agence canadienne de développement économique du Nord, ou CanNor, c'est-à-dire moi-même. Nous devrions prendre un café ensemble pour parler des problèmes et des solutions.

• (1850)

M. Sébastien Lemire: Je vais vous l'offrir avec plaisir.

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Idlout, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Mme Lori Idlout: Merci.

Je vais poser mes questions à Wayne Walsh.

Merci de comparaître.

Depuis combien d'années occupez-vous votre poste?

M. Wayne Walsh (directeur général, Direction générale des politiques stratégiques du Nord, Affaires du Nord, ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord): J'ai été nommé à ce poste en janvier 2016.

Mme Lori Idlout: Vous êtes responsable du programme de nutrition depuis 2016.

M. Wayne Walsh: Oui, entre autres.

Mme Lori Idlout: Je vous ai vu pour la première fois dans une entrevue à CBC/Radio-Canada lorsque *The Fifth Estate* vous a interrogé au sujet du programme Nutrition Nord. L'une des choses qui ont été mentionnées était que — et peut-être que l'un des projets de recherche financés par le programme Nutrition Nord est arrivé à cette conclusion — seulement 67 ¢ sur un dollar a été consacré à la subvention.

Pouvez-vous fournir plus d'information sur cette conclusion?

M. Wayne Walsh: Le rapport auquel vous faites référence a été fait par Mme Galloway. Je pense qu'il a été publié en 2018 ou 2019. Dans tous les rapports universitaires, nous examinons les conclusions. Un autre rapport a été publié récemment par M. Naylor de l'Université Guelph, et ses conclusions sont que presque tous les fonds transférés — soit 97 % — ont été versés.

Il y a manifestement des incohérences entre les deux rapports. Nous sommes en train de les examiner et de faire une analyse.

Mme Lori Idlout: Merci.

Dans le même documentaire, il vous a été demandé quels étaient les bénéfices réalisés. Vous avez fait 119 millions de dollars de profit, dont 67 millions de dollars servent à subventionner la North West Company. Dans votre réponse, vous avez déclaré qu'il revient au consommateur de décider si le niveau de profit est acceptable ou non, car il peut faire son propre choix.

Maintenez-vous cette déclaration que vous avez faite à *The Fifth Estate*?

M. Wayne Walsh: La question qui m'a été posée concernait mon opinion sur le caractère approprié de la marge de profit d'une entreprise en particulier. Ma responsabilité dans le cadre de Nutrition Nord est de m'assurer que le programme est mis en œuvre conformément aux modalités du programme.

La seule chose que j'ajouterais, c'est que nous reconnaissons que la concurrence est un problème dans de nombreuses collectivités. C'est pourquoi nous avons élargi le programme afin d'inclure des mesures actives telles que les commandes directes que certains PDG, je crois, ont mentionnées cet après-midi comme étant des sources de concurrence. Nous avons introduit d'autres mesures afin de donner un choix aux consommateurs. Ce n'est pas uniquement la vente au détail. Il pourrait s'agir de commandes directes. Il peut s'agir de groupements d'achat. Il peut s'agir d'investissements dans le cadre des fonds pour l'alimentation de la communauté ou...

Mme Lori Idlout: Merci.

Je dois vous interrompre.

Le président: Votre temps est écoulé, madame Idlout.

Mme Lori Idlout: Avez-vous visité la collectivité de Clyde River?

M. Wayne Walsh: Oui, je l'ai visitée.

Le président: Chers collègues, je vous remercie.

Merci à tous nos témoins de leur présence. Chers ministres et chers fonctionnaires, c'est toujours un plaisir de vous voir.

Chers collègues, je vous souhaite une bonne semaine de relâche.

Nous serons de retour le 22 mai avec deux groupes de témoins composés de ministres et de fonctionnaires pour aborder le Budget principal 2024-2025.

Sur ce, la séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>