



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 014 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 10 février 2014

—
Président

M. Bev Shipley

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le lundi 10 février 2014

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC)): J'aimerais souhaiter la bienvenue à tout le monde ici présent aujourd'hui pour la 14^e réunion du comité. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous entreprenons une étude sur le système de manutention des grains au Canada.

Nous avons plusieurs témoins avec nous aujourd'hui qui comparaissent par vidéoconférence.

Avant de commencer, chers collègues, Je crois qu'il faut souligner et féliciter une naissance au sein de notre organisation. Mark Eyking est devenu grand-père au cours de la fin de semaine. Sa fille et son beau-fils ont eu un bébé.

Félicitations, monsieur Eyking, même si cela date probablement de quelques années. Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir.

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Merci, monsieur le président. Comme le disait mon père, on ne peut jamais avoir trop de paires de mains à la ferme, et nous venons d'en accueillir une autre. Merci beaucoup.

Le président: J'aimerais souhaiter la bienvenue ce matin à nos témoins qui comparaissent de Winnipeg par vidéoconférence: M. Greg Cherewyk, chef des opérations à Pulse Canada, et, de la Western Grain Elevator Association, M. Wade Sobkowich, directeur exécutif, et John Heimbecker, directeur.

Vous disposez de sept minutes par groupe.

Je vous donne la parole. Allez-y, Greg.

M. Greg Cherewyk (chef des opérations, Pulse Canada): Merci, monsieur le président, et merci au comité de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui dans le cadre de votre étude de ce qui est indubitablement le problème le plus pressant pour le secteur de l'agriculture.

Cet après-midi, vous allez entendre le point de vue d'intervenants clés. Chaque témoin va vous permettre de mieux mesurer les répercussions qu'a eues sur les membres l'inefficacité de la chaîne d'approvisionnement cette année. Je sais que Wade, de la WGEA, va fournir de nombreuses données qui nous permettront de mieux saisir la magnitude du problème du point de vue des sociétés de grains. Plus tard, Allison, des Producteurs de grains du Canada, fera sans doute la lumière sur les conséquences pour les cultivateurs de l'incapacité du système de leur permettre d'expédier leurs grains cette année. Plus tard, Rick, de la Canadian Canola Growers Association, vous fera part des problèmes de gestion des flux de trésorerie que connaissent les agriculteurs, à moins de 90 jours du moment où ils seront à nouveau dans les champs.

Laissez-moi d'abord mettre les choses en perspective en vous présentant quelques chiffres importants. Jusqu'à maintenant cette année, le manque de wagons se chiffre à 51 000, si bien que 4,5 millions de tonnes de grains, d'oléagineux, de légumineuses et de

cultures spéciales n'ont pas été mises sur le marché comme prévu. On compte plus de 35 navires qui attendent des produits à Vancouver. Agriculture et Agroalimentaire Canada prévoit un stock interannuel de 22 millions de tonnes pour les grains et les oléagineux, cette année.

Que montrent ces chiffres? Que tous les secteurs de l'agriculture ont été durement touchés cette année, celui des légumineuses et des cultures spéciales ne faisant pas exception. En date, les participants à notre programme de mesure du rendement ont reçu 64 % de leur commande de wagons-trémies et 61 % de leur commande de wagons couverts. N'oubliez pas, toutefois, qu'il s'agit de moyennes et qu'elles ne reflètent pas vraiment ce que vivent les expéditeurs semaine après semaine. En effet, durant les 25 premières semaines de l'année en cours pour le grain, les sociétés ferroviaires n'ont fourni aux participants à notre programme aucun wagon pour répondre aux commandes 46 % du temps et seulement 80 % des wagons commandés 61 % du temps. Par conséquent, les expéditions de pois durant les quatre premiers mois de la saison d'expédition 2013-2014 totalisaient seulement 739 000 tonnes et, à ce rythme-là, seront inférieures de 500 000 tonnes aux attentes en matière d'exportation. Les expéditions de lentilles se chiffraient seulement à 170 000 tonnes à la fin de novembre et, à ce rythme, seront inférieures de plus d'un million de tonnes à la cible de cette année.

Ce taux de traitement de commande catastrophique, qui se traduit par un manque de wagons massifs amenant des stocks interannuels colossaux, choquants en eux-mêmes, dissimule pourtant la réalité de la situation pour les sociétés prises individuellement et leurs acheteurs.

Prenons Simpson Seeds, de Moose Jaw, en Saskatchewan — l'une des premières entreprises familiales de transformation des lentilles et des cultures spéciales dans le secteur. Elle emploie 100 personnes, sert 4 000 agriculteurs et exporte dans plus de 70 pays dans le monde. Durant le mois de janvier, Simpson Seeds a été quasiment totalement exclue des livraisons de wagons; sa commande de wagons-trémies du 6 janvier lui a été livrée pendant la semaine du 27 janvier. En l'absence de wagons pendant près d'un mois, elle a dû fermer son usine de traitement, continuant à assumer le salaire de ces 100 employés.

Et n'oublions pas non plus le client à l'autre bout. Les sociétés de conditionnement et de mise en conserve de par le monde menacent déjà d'annuler les contrats de Simpson. Avec le temps, ces menaces deviendront forcément des réalités pour les fournisseurs canadiens comme Simpson. Juste la semaine dernière, Bloomberg News a rapporté que des acheteurs de blé japonais se tournaient vers le blé américain, après deux mois de retard d'expédition du Canada.

Chaque élément d'information est essentiel pour mesurer les répercussions des graves lacunes de notre système de transport sur ses utilisateurs. Mais ces renseignements ne font que confirmer ce que nous savons déjà: que la situation est grave et qu'elle va empirer, à moins que nos deux sociétés ferroviaires nationales ne prennent de véritables mesures concrètes.

À court terme, les agriculteurs, transformateurs et exportateurs du Canada doivent d'abord savoir à quoi s'en tenir sur ce qui va pouvoir être expédié dans les six mois qui viennent. Ce n'est pas un plan qu'il leur faut; c'est un engagement ferme. On connaît la taille de la récolte et la nature de la demande depuis septembre 2013. L'industrie des légumineuses s'attendait à ce que, au stade où nous en sommes, il y ait déjà un plan en place pour répondre à la croissance de la demande.

À moyen terme, les agriculteurs, transformateurs et exportateurs du Canada veulent pouvoir compter sur la capacité voulue pour expédier des volumes grandissants de grains, d'oléagineux, de légumineuses et de cultures spéciales produits au Canada. On procède à des investissements massifs pour augmenter la capacité de production au Canada. Il est impératif qu'y correspondent des investissements proportionnels dans notre capacité d'expédier cette production et de la mettre en marché.

À long terme, les agriculteurs, transformateurs et exportateurs canadiens, ainsi que leurs collègues et leurs homologues des secteurs des mines, de la foresterie, des engrais, des produits chimiques, etc., veulent pouvoir compter sur un réseau de transport dont la capacité correspond aux projets de croissance de leur secteur: une capacité suffisante pour la production d'aujourd'hui, pour celle prévue demain, ainsi que les pics de demande ponctuelle. C'est impératif pour une stratégie de croissance économique.

Peter Hall, vice-président et économiste en chef d'Exportation et développement Canada, a signalé le problème en juin 2013, longtemps avant que soit engrangée la récolte exceptionnelle de cette année.

Il a dit alors: L'infrastructure de transport est essentielle pour faciliter [...] la croissance, mais une capacité de voies ferrées insuffisantes constitue une entrave majeure [...] nous risquons de nous priver des moyens de faire de la croissance qui s'annonce une réalité.

•(1540)

Quelle est la première mesure à prendre pour remédier à la situation? Respecter l'article 5 de notre politique nationale en matière de transport, qui prévoit ceci à l'heure actuelle: [...] un système de transport national compétitif et rentable qui respecte les plus hautes normes possibles de sûreté et de sécurité, qui favorise un environnement durable et qui utilise tous les modes de transport au mieux et au coût le plus bas possible est essentiel à la satisfaction des besoins de ses usagers et au bien-être des Canadiens et favorise la compétitivité et la croissance économique dans les régions rurales et urbaines partout au Canada.

Il faudrait commencer par s'entendre sur un point de départ: que le système est en place pour répondre aux besoins de ses utilisateurs. Or, à l'heure actuelle, le système est d'abord conçu pour être aussi rentable que possible pour les sociétés ferroviaires, comme le prouvent les manchettes des pages d'affaires dans les journaux nationaux. Alors que les utilisateurs du réseau se heurtent à des lacunes criantes, les sociétés de chemin de fer cherchent à être toujours plus efficaces et à garantir de plus hauts rendements à leurs actionnaires.

À partir de maintenant, il faut absolument faire des besoins des utilisateurs la priorité du système au Canada. Faute de quoi, nous devons répondre à la question récemment posée par le directeur

financier de Simpson Seeds à l'équipe de la haute direction: pourquoi envisager d'autres investissements de capitaux, alors que nous ne pouvons pas respecter nos engagements actuels?

Merci.

Le président: Merci d'avoir respecté le temps qui était alloué. Je vous en suis très reconnaissant.

Nous passons maintenant à la Western Grain Elevator Association.

Wade, êtes-vous prêt à faire votre exposé?

M. Wade Sobkowich (directeur exécutif, Western Grain Elevator Association): Oui. Est-ce que vous m'entendez bien?

Le président: Oui, très bien.

Vous disposez de sept minutes, s'il vous plaît.

M. Wade Sobkowich: Je vous remercie de donner à la WGEA l'occasion de comparaître devant le comité.

Dans nos remarques liminaires, nous allons faire le bilan de la logistique du transport du grain aujourd'hui.

Comme l'a mentionné Greg, le manque de wagons atteint un niveau sans précédent: 51 000 wagons. Cela représente 4,6 millions de tonnes de grains commandées par les sociétés de grains, sans que les commandes soient remplies. Et j'aimerais souligner que plus de 50 % des lacunes sont le fait de couloirs ferroviaires non réglementés.

À l'automne, pendant la meilleure semaine, les sociétés ferroviaires ont acheminé entre 9 500 et 10 000 wagons. Depuis la mi-décembre, c'est environ la moitié de ce chiffre.

Depuis le début de la campagne agricole, l'expédition du grain a diminué d'environ 5 % par rapport à l'année précédente. C'est une diminution qui va beaucoup s'amplifier si les niveaux de rendement restent ce qu'ils sont aujourd'hui.

Dans les campagnes, les stocks totalisent environ 3,5 millions de tonnes, soit le plafond absolu pour la capacité de fonctionnement du système. Les silos-élévateurs doivent maintenant attendre d'être déchargés avant d'accepter d'autres livraisons.

Les producteurs ont d'énormes difficultés à effectuer des livraisons. Certaines sociétés de grains refusent d'accepter des livraisons non prévues par contrat, et il est très peu probable que de nouveaux contrats soient conclus tant que persistera le goulot d'étranglement ferroviaire. Les sociétés ne peuvent pas faire d'autres affaires tant qu'elles n'auront pas respecté les contrats existants.

Des navires à moitié pleins continuent de rester à l'encre: 17 à Prince Rupert, 37 à Vancouver et plusieurs dans le Saint-Laurent. Là encore, ce sont des chiffres sans précédent. Ils s'accompagnent de frais de surestaries et d'une incapacité de respecter les contrats avec les utilisateurs finaux.

Les frais de surestaries vont de 11 000 à 25 000 \$ par jour. Nous estimons à 25 millions de dollars le total des frais de surestaries payés jusqu'à présent cette année. Ce sont des coûts directs assumés par les sociétés de grains, qui n'ont aucun recours.

Il existe, dans les ports de Vancouver, de Prince Rupert et de Thunder Bay, une capacité de déchargement importante qui reste inexploitée. Pris dans son ensemble, le secteur du grain est en mesure d'effectuer le chargement d'environ 14 000 wagons par semaine. Il pourrait faire mieux, mais, comme Greg y a fait allusion, il est difficile de justifier des investissements de capitaux pour un déchargement plus rapide quand la capacité ferroviaire reste, au mieux, inchangée.

D'une année à l'autre, le stock interannuel se chiffre habituellement à environ 5 millions de tonnes. Si la capacité ferroviaire reste à son niveau actuel, le secteur du grain va accumuler un stock pluriannuel de 30 millions de tonnes. Si les sociétés ferroviaires revenaient au niveau de 10 000 wagons par semaine, le stock interannuel serait de 23 millions de tonnes.

Disons que le prix moyen par tonne est actuellement d'environ 275 \$, soit 6,5 milliards pour 23 millions de tonnes de stocks interannuels. Si les sociétés ferroviaires poursuivent sur leur lancée et qu'on n'aboutit à un stock pluriannuel de 30 millions de tonnes, ce sont 8,5 milliards de dollars que ne toucheront pas les agriculteurs.

Que font les sociétés de grains? Nous faisons de notre mieux pour utiliser le plus efficacement possible le peu de wagons disponibles. Nous chargeons et déchargeons les wagons sept jours sur sept, 24 heures sur 24 dans certains cas, au fur et à mesure qu'ils arrivent aux terminaux portuaires. Les installations portuaires et celles des campagnes ont la capacité de traiter de bien plus gros volumes.

Nous nous efforçons de donner la priorité aux grains des premiers agriculteurs à avoir conclu un contrat, mais devons aussi apparier le type de grain aux navires qui attendent au quai.

Laissez-moi vous présenter quelques faits. La situation demeurera inchangée jusqu'à ce qu'il y ait une récolte de faible volume. La qualité de la récolte engrangée se détériorera au fil du temps. On perd des occasions d'affaires; les clients se tournent vers d'autres pays qui peuvent garantir l'approvisionnement; et le prix des actions des sociétés ferroviaires n'arrête pas d'augmenter.

Il est manifeste que les sociétés ferroviaires n'ont pas en place un processus de prévision de la demande d'acheminement du grain. Elles ne demandent pas de chiffre global pour la demande ni de prévisions par couloir ferroviaire.

Une seule conclusion s'impose: contrairement à ce qui se passe dans les secteurs en concurrence, les sociétés ferroviaires ne tiennent pas vraiment compte de la demande prévue dans leur processus décisionnel.

Cela étant, j'aurais deux solutions à court terme. Tout d'abord, il faut une plus grande capacité ferroviaire. On se fait dire que les sociétés ferroviaires sont tout bonnement incapables d'accroître leur capacité. On ne peut pas faire circuler des wagons sur les autoroutes pour résoudre le problème, disent-elles.

• (1545)

En fait, le Chemin de fer Canadien Pacifique a supprimé 4 200 emplois, 2 700 wagons et 400 locomotives depuis 2012. Le CN a pris des mesures similaires durant la période de déclin du ratio d'exploitation au début des années 2000.

Je m'appête à vous fournir des chiffres qui sont très importants. Je vous demanderais de les garder bien à l'esprit pour la discussion qui s'amorce. Durant le premier trimestre de la campagne agricole en cours, notre secteur a exporté 7,4 millions de tonnes de grains. En 1994, il y a 20 ans, le secteur en a exporté 8,7 millions de tonnes. Autrement dit, les deux sociétés de chemin de fer ont les moyens et le pouvoir d'augmenter la capacité ferroviaire.

Deuxièmement, il faut une meilleure planification de la part des sociétés ferroviaires et une nette amélioration de la communication de cette planification. Il nous faut un plan d'allocations précis, avec un nombre de wagons fiables, ainsi que des plans exacts pour la mise en place, le ramassage, la livraison et le rétablissement.

Quand les sociétés ferroviaires parlent de capacité, on les entend dire qu'on ne construit pas une église pour l'affluence du dimanche de Pâques. Toutefois, l'un des principes fondamentaux de tout

secteur commercial est qu'une société doit établir une capacité excédentaire pour répondre aux besoins d'un marché en expansion. Les sociétés ferroviaires assurent un service à leurs clients. On ne devrait pas leur permettre de dicter aux expéditeurs et aux exportateurs canadiens la façon dont ils doivent mettre leurs produits en marché dans le monde. D'ailleurs, les expéditeurs n'ont pas d'autres choix concurrentiels. De plus, la réglementation existante ne suffit pas à contraindre les sociétés ferroviaires à assurer une capacité excédentaire.

Si le Canada veut augmenter ses exportations de potasse, de charbon, de pétrole et de grain, il va falloir un secteur ferroviaire compétitif ou encore une réglementation qui contraigne les sociétés ferroviaires à fournir une capacité accrue et un meilleur service. Il est impératif que les sociétés ferroviaires rendent des comptes aux expéditeurs. Ce n'est pas là un concept nouveau. Il existe d'ailleurs pour d'autres maillons de la chaîne de valeur.

On ne compte plus les interventions faites auprès de comités parlementaires concernant la reddition de comptes des sociétés ferroviaires. Toutefois, en cette année de production supérieure à la moyenne, tendance qui pourrait bien se maintenir à l'avenir, il faut s'attaquer à ce manque de reddition de comptes qui expose le secteur à un état de crise.

Merci.

Le président: Merci à vous de votre exposé et d'avoir respecté le temps alloué.

Je donne maintenant la parole à Levi Wood, président de la Western Canadian Wheat Growers Association, qui habite lui aussi Regina.

Merci beaucoup. Allez-y, s'il vous plaît, Levi.

M. Levi Wood (président, Western Canadian Wheat Growers Association): Merci, monsieur le président et merci, mesdames et messieurs les députés, de me donner l'occasion de témoigner cet après-midi dans le cadre de votre étude sur le système de manutention du grain au Canada.

Je m'appelle Levi Wood, président de la Canadian Wheat Growers. Pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas notre organisation, nous sommes une association agricole à adhésion volontaire qui, sous l'impulsion de ses membres, préconise depuis 44 ans l'ouverture de marchés concurrentiels dans le secteur du grain. Nous comptons parmi nos membres des agriculteurs des trois provinces des Prairies, ainsi que de la région de Peace River, en Colombie-Britannique.

Pour ma part, je dirige une exploitation céréalière de 19 000 acres à Pense, en Saskatchewan, juste à l'extérieur de Regina. Nous y cultivons habituellement le blé dur, le blé d'hiver, le canola et les lentilles.

Les cultivateurs de grains des Prairies dépendent fortement du réseau de transport ferroviaire. Plus de 70 % de notre grain est en effet expédié par rail, que ce soit à l'état brut ou sous forme transformée. Le reste va à l'alimentation du bétail ou encore à la transformation et à la consommation locale. Le transport ferroviaire est donc un service essentiel pour les cultivateurs de grains de l'Ouest. La fermeture du transport ferroviaire, même pour un jour ou deux, peut avoir des répercussions négatives sur l'économie de l'Ouest.

Selon nous, l'arriéré des expéditions ferroviaires — 40 000 wagons au dernier dénombrement — n'est pas dû à un manque de wagons; il y a assez de wagons à grains pour acheminer la récolte jusqu'au port. La capacité de traitement des installations portuaires est, elle aussi, suffisante. En fait, les stocks de grains dans les silos-élévateurs portuaires sont à l'heure actuelle en dessous de la moyenne. Le bulletin de suivi du grain que publie Quorum Corporation confirme que le déchargement des wagons dans les ports s'effectue de façon opportune et qu'il n'y a pas de contrainte inhabituelle en ce qui concerne le chargement des navires.

Quel est donc le problème? Eh bien, selon nous, c'est tout simplement que les sociétés ferroviaires consacrent beaucoup trop peu de ressources à l'expédition du grain. Elles n'ont pas affecté un nombre de locomotives et d'équipages suffisants pour satisfaire la demande du marché. Elles sont bien loin du compte. Si le service ferroviaire pose problème, c'est avant tout à cause d'un manque de concurrence dans le secteur ferroviaire et d'un manque de solutions de rechange pour nous, les agriculteurs. Vu qu'il y a seulement deux transporteurs principaux, les contraintes concurrentielles qui régissent d'autres secteurs industriels, voire d'autres volets du secteur du grain, ne s'appliquent pas ici. Quand les clients ont la possibilité de se tourner vers quelqu'un d'autre lorsqu'une société ne leur donne pas satisfaction, le service est généralement bon. Hélas, c'est un recours que n'ont ni les agriculteurs ni les expéditeurs dans le secteur du grain dans les Prairies. En effet, les expéditeurs de grains constituent essentiellement une audience captive.

Ainsi, il y a plus de 340 silos-élévateurs dans les Prairies, dont six seulement sont desservis par les deux sociétés ferroviaires, le CN et le CP. S'y ajoutent 22 silos-élévateurs situés à 30 kilomètres d'un lieu de correspondance avec l'autre gros transporteur. En vertu des dispositions d'interconnexion actuelles de la Loi sur les transports au Canada, pour ces 22 cas, l'expéditeur a la possibilité d'avoir accès à l'autre société ferroviaire, la première étant tenue d'acheminer les wagons chargés à l'autre société à un taux prescrit. La disposition d'interconnexion introduit un élément de compétition dans le réseau ferroviaire. Et il semblerait que les silos-élévateurs ayant accès aux deux sociétés ferroviaires ou situés dans le périmètre de 30 kilomètres d'interconnexion jouissent d'un bon service ferroviaire. C'est pourquoi nous, les producteurs de blé, suggérons que la loi soit modifiée de façon à élargir le périmètre d'interconnexion à 120 kilomètres au lieu de 30.

Certains suggèrent que l'élimination du plafond de recettes pour les sociétés ferroviaires entraînerait forcément une amélioration du service. Nous craignons qu'en l'état des choses, donner aux sociétés ferroviaires la possibilité de fixer leur taux leur permettrait d'augmenter cet aspect sans améliorer de façon significative le service. Comme je l'ai déjà souligné, les expéditeurs et agriculteurs constituent une audience essentielle captive, si bien que les sociétés ferroviaires pourraient sans doute transporter presque autant de grains qu'aujourd'hui, mais les faire payer un plus haut prix pour le service. D'accord, on verrait peut-être une augmentation du transport routier et de la proportion de grains allant à l'alimentation du bétail, et l'élimination du plafond de recettes pour les sociétés ferroviaires se traduirait surtout par une augmentation des coûts de transport pour les agriculteurs et donc une diminution d'ensemble du revenu agricole. En effet, le transport routier n'est pas suffisamment concurrentiel avec le transport ferroviaire, à l'heure actuelle, surtout pas sur de longues distances.

Notre association recommande toutefois une modification du plafond de recettes, qui inciterait davantage les sociétés ferroviaires à augmenter la capacité d'expédition durant les périodes de pointe

d'expédition, après la récolte. Généralement, les agriculteurs veulent expédier le plus de grains possible à l'époque de la récolte, pour renflouer leur trésorerie et diminuer les coûts d'entreposage. De plus, il est généralement bon d'amener le plus de grains possible sur le marché mondial avant l'arrivée de la récolte australienne, qui commence en janvier.

Aujourd'hui, notre association a publié sa proposition pour un plafond de recettes comportant des mesures incitatives, proposition dont nous sommes heureux de vous faire part.

Nous aimerions que la loi soit renforcée pour permettre aux expéditeurs de négocier avec les sociétés ferroviaires des ententes de service incluant des dispositions efficaces portant sur le rendement. Il faut des contrats qui comportent des normes de rendement pour le traitement des commandes de wagons, la mise en place, le ramassage et la livraison, avec application de pénalités en cas de mauvais rendement.

• (1550)

Les expéditeurs et les sociétés ferroviaires devraient négocier les normes de rendement et les pénalités, mais les expéditeurs devraient avoir accès à un processus d'arbitrage rapide pour compenser leur position de faiblesse dans la négociation.

Enfin, notre association recommande que les gouvernements, tant fédéral que provinciaux, prennent des mesures pour qu'une plus grande quantité de pétrole soit acheminée par pipeline plutôt que par rail. La capacité limitée de transport ferroviaire qu'on utilise actuellement pour le transport de pétrole devrait être réservée aux produits pour lesquels il n'existe pas de solution de rechange logique d'un point de vue économique, comme le grain, les engrais, le bois d'oeuvre et le charbon. L'acheminement du pétrole par pipeline est certainement plus sûr que le transport ferroviaire et peut s'effectuer à moindre coût.

Or, nous avons constaté qu'en janvier de cette année, le transport du grain par voie ferrée a accusé une diminution de 12 % par rapport à l'année précédente, tandis que le transport du pétrole et des produits pétroliers a augmenté de 7 %. On est donc en droit de penser que la capacité de transporter plus de grain existe, mais que les sociétés ferroviaires ont simplement choisi de ne pas le faire.

Les mesures que nous proposons constituent des solutions à moyen et à long terme; elles ne remédient pas à l'arriéré actuel en matière de transport, nous en avons bien conscience. À dire vrai, nous ne savons vraiment pas quel levier pourrait être actionné. Nous demandons toutefois au gouvernement et au Parlement du Canada de prendre toutes les mesures voulues pour encourager ou contraindre les sociétés ferroviaires à éliminer au plus vite les retards dans le transport du grain.

En bref, nos recommandations sont les suivantes.

Premièrement, élargir le périmètre d'interconnexion à 120 kilomètres, au lieu de 30 kilomètres.

Deuxièmement, adopter un plafond de recettes axé sur des incitatifs.

Troisièmement, renforcer la loi afin de permettre aux expéditeurs de conclure avec les sociétés ferroviaires des ententes de services contractuels comportant des dispositions de rendement.

Quatrièmement, veiller à ce que les pipelines soient approuvés rapidement, afin qu'une plus grande part des capacités ferroviaires puissent être attribuées à l'expédition de grain et d'autres produits en vrac.

Enfin, nous vous demandons de prendre toutes les mesures nécessaires pour éliminer l'arriéré actuel.

Nous vous remercions de nous avoir permis d'exprimer notre point de vue et nous serons heureux de répondre à vos questions.

• (1555)

Le président: Merci beaucoup, Levi. Je vous en suis reconnaissant.

Nous avons eu droit à de bons exposés. Au tour maintenant de mes collègues du comité.

C'est Mme Brosseau qui va commencer. Elle dispose de cinq minutes.

Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NDP): Merci, monsieur le président.

Je voudrais remercier nos témoins de leur exposé aujourd'hui.

La semaine dernière, nous avons eu la possibilité de débattre la question à la Chambre. Vous avez d'ailleurs sans doute écouté le débat d'urgence. C'est une question à laquelle il n'existe pas de réponse facile. Ce n'est pas noir ou blanc. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une question partisane, car nous sommes tous conscients de son importance et de la gravité des répercussions non seulement sur les agriculteurs, mais aussi sur d'autres industries locales.

Vous avez été plusieurs à parler de ce qu'il fallait faire à court terme.

Monsieur Wood, vous avez mentionné le besoin de plus de concurrence. Ce qui existe à l'heure actuelle est, en fait, une espèce de duopole.

Je me demande si d'autres témoins souhaitent exprimer leur opinion sur le partage actuel du marché entre le CN et le CP et sur l'éventualité de l'ouvrir à plus de concurrence.

M. Wade Sobkovich: Je pourrais peut-être commencer, et je laisserai Greg et John intervenir, s'ils le souhaitent.

Je vous remercie de la question. Dans un monde idéal, une concurrence accrue serait manifestement la solution. Mais la question est la suivante: comment peut-on avoir une concurrence efficace, étant donné la structure du système. Dans le cas d'un silo-élévateur planté au milieu de la Saskatchewan et desservi par une ligne du CN, il n'y a même pas de duopole. On est en présence d'une situation de monopole, où il est très difficile d'injecter une véritable concurrence. C'est pourquoi nous comptons plutôt sur un recours à la réglementation. Si la nature de l'industrie ferroviaire rend difficile la création d'un environnement véritablement concurrentiel, il faut avoir recours à la réglementation pour créer, dans le système, un équilibre des forces qu'assurerait autrement le jeu de la concurrence. C'est pourquoi nous proposons plutôt des solutions de réglementation. Si le secteur ferroviaire, dans son état actuel, permettait l'établissement d'un marché véritablement ouvert, la concurrence serait déjà là.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Les agriculteurs ont travaillé très fort, et nous avons eu cette récolte exceptionnelle, etc...

Pardonnez-moi, vous avez quelque chose à ajouter?

M. Wade Sobkovich: Non, je voulais seulement savoir si Greg ou John avait quelque chose à ajouter à ma réponse.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Vous avez quelque chose à ajouter?

M. John Heimbecker (directeur, Western Grain Elevator Association): Non.

M. Greg Cherewyk: Non.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Dans l'immédiat, si vous aviez deux suggestions à faire, deux mesures concrètes à proposer, pour le transport du grain, quelles seraient-elles?

M. Wade Sobkovich: Malheureusement, nous nous trouvons actuellement dans une situation où il n'existe pas de leviers réglementaires. De fait, le seul outil qui soit mis à notre disposition, c'est le mécanisme de plainte auprès de l'office des transports relativement au niveau de service. L'ennui, c'est que cela se fait après coup; donc, le problème doit déjà être survenu et les dommages doivent déjà avoir été causés avant qu'on puisse s'adresser à l'office et déposer une plainte pour essayer de prouver que la compagnie ferroviaire fournit un service adéquat. Une fois qu'on obtient une décision de l'office, on peut s'adresser au tribunal pour recevoir une indemnisation, mais encore faut-il se rendre jusque-là et avoir gain de cause.

À court terme, je ne suis pas sûr s'il existe des mécanismes que le gouvernement peut actionner, mais il faut trouver le moyen d'obliger la compagnie ferroviaire à ajouter la capacité nécessaire pour le transport du grain. C'est ce qui compte.

• (1600)

Mme Ruth Ellen Brosseau: Et qu'en est-il des pénalités? J'ai parlé à des agriculteurs, et certains m'ont dit que le gouvernement doit se donner des moyens plus sévères de punir les compagnies quand elles n'agissent pas et ne s'acquittent pas de leur devoir. Êtes-vous d'accord pour dire que le resserrement des pénalités pourrait être une des solutions que le gouvernement pourrait envisager?

M. Wade Sobkovich: Oui, je pense que c'est une possibilité à envisager. Il n'existe pas de solution magique. On pourrait apporter tout un tas de modifications à la Loi sur les transports au Canada, mais pour moi, ce ne sont pas des solutions à court terme. Elles ne peuvent résoudre les problèmes qu'à moyen et à long termes.

Mais effectivement, l'idéal serait d'apporter des changements en profondeur à la Loi sur les transports au Canada.

M. Greg Cherewyk: N'oublions pas qu'on a fait, il y a deux ans, l'examen le plus approfondi et le plus exhaustif jamais vu des services de transport ferroviaire des marchandises au pays. Le comité d'examen a rencontré plus de 80 groupes d'intervenants et a lu plus de 140 mémoires d'intervenants de partout au pays, puis il a dressé une liste exhaustive de recommandations. Les besoins des expéditeurs n'ont pas beaucoup changé entre 2008 ou 2010 et maintenant. On exige encore qu'un certain rendement soit atteint, que les compagnies ferroviaires prennent des engagements en regard de ces normes de rendement, qu'elles répondent de leurs actes quand elles ne respectent pas ces normes et qu'il y ait un mécanisme de règlement des différends rapide et peu coûteux. Ces besoins n'ont guère changé depuis la publication des conclusions du comité d'examen.

La crise actuelle ne tient pas seulement à l'absence de protocole efficace de communication ou de mesures efficaces du rendement ou encore de mécanismes efficaces de règlement des différends. C'est une question de capacité. S'il n'y a pas de capacité, tout cela importe peu, et c'est ce qu'il faut régler dans l'immédiat. Il faudrait établir un plan pour les six prochains mois qui... pas même un plan, il faut des engagements pour les six prochains mois, engagements qui décrivent exactement ce qui sera fait pour assurer le transport du grain.

Le président: Merci beaucoup, madame Brosseau.

Je laisse maintenant la parole à M. Lemieux. Vous avez cinq minutes.

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): Merci, monsieur le président

J'aimerais remercier les témoins pour leur participation à l'étude. Il est très important que vos propos soient entendus, non seulement par le comité, mais également par les Canadiens qui suivent les travaux du Comité de l'agriculture. Nous sommes conscients du fait que le transport du grain pose un sérieux problème à l'heure actuelle, mais il est toujours bon d'entendre ce qu'ont à dire les personnes concernées afin de mieux comprendre la portée des difficultés que vous connaissez.

J'aimerais aborder la question de manière plus générale. Je crois bien que le transport du grain se poursuit. Quelqu'un qui ne s'intéresserait que superficiellement à la question pourrait croire qu'il n'y a pas du tout de transport du grain, mais ce n'est pas le cas. Le grain est acheminé. Pourriez-vous nous parler du rendement des chemins de fer, non pas en fonction des récoltes exceptionnelles de cette année, mais comparativement à leur rendement de l'année dernière? Ce point de référence pourrait nous être utile à des fins de comparaison.

J'aimerais, si possible, que chacun des témoins réponde à la question du point de vue de son propre secteur. En nombre de tonnes, quel est le rendement des chemins de fer cette année comparativement à l'année dernière?

M. Wade Sobkowich: Je pourrais peut-être encore répondre le premier.

Les sociétés ferroviaires acheminent environ 5 % moins de grain que l'année dernière à la même époque, mais notre récolte est en hausse de 33 %. Elles ne font pas d'exercices de prévision de la demande; elles n'ajustent donc pas leur capacité afin de tenir compte de la taille de la récolte. Voilà ce qui pose problème.

M. Pierre Lemieux: Très bien.

Quelqu'un d'autre aimerait-il répondre à la question?

M. John Heimbecker: Ici John Heimbecker. Je tiens simplement à préciser quelque chose, si vous me permettez.

Leur rendement est de 5 % inférieur, mais il ne faut pas croire pour autant que leur rendement était suffisant l'année dernière.

M. Pierre Lemieux: Très bien, je comprends. D'autres commentaires?

Levi.

M. Levi Wood: En ce qui concerne la quantité de grain acheminé, Wade vous l'a bien expliquée. Il ne faudrait par contre pas oublier que la croissance des cultures a subi plusieurs revers dans les Prairies l'année dernière, en 2012. La récolte de cette année a certes été nettement plus abondante, mais selon moi, grâce aux avancées dans le domaine de l'agronomie, aux investissements accrus dans les établissements de distribution et à d'autres mesures, et particulièrement si les Canadiens de l'Ouest se tournent vers des cultures à plus haut rendement, si on se met à faire pousser de plus en plus de maïs, nos membres auront à composer avec des récoltes plus importantes dans les années à venir.

•(1605)

M. Pierre Lemieux: Je vais vous poser une question qui n'est pas directement liée au sujet de notre étude. Il y a eu menace de grève des chemins de fer. Nous avons déposé une motion afin d'empêcher la grève et d'ordonner le retour au travail en cas de déclenchement d'une grève. Par chance, un accord provisoire a été conclu.

Qu'en pensez-vous? Quelles auraient été les répercussions d'une grève sur votre situation?

Commençons par Greg.

M. Greg Cherewyk: Une grève aurait évidemment eu des conséquences désastreuses pour notre secteur. L'industrie du grain connaît des difficultés, et l'arriéré s'élève à 50 000 wagons — je crois que le CN est responsable de 47 % de ce manque à gagner — mais si les gestionnaires devaient conduire les trains, la situation serait catastrophique. Dans le secteur des légumineuses, lorsqu'il se produit un arrêt de travail, la majorité des petits et moyens transformateurs se retrouvent au bas de la liste en matière de service. Par le passé, ils n'ont pas été desservis en période de grève.

Je ne sais que dire de plus.

M. Pierre Lemieux: Ça va. Je vous pose la question, car je ne veux pas présumer de la réponse. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Dans le cas d'une grève du rail, quelles seraient les répercussions sur votre secteur?

Wade, qu'en pensez-vous?

M. Wade Sobkowich: Comme l'a dit Greg, les conséquences auraient été désastreuses. Nous accusons un retard de 4,6 millions de tonnes dans l'acheminement du grain, soit 51 000 wagons. Une grève aurait empiré la situation, qui serait passée de désastreuse à catastrophique.

M. Pierre Lemieux: Levi, aimeriez-vous ajouter quelque chose?

M. Levi Wood: Du point de vue des producteurs, je vous dirais, tout comme les autres témoins, qu'une grève aurait eu des conséquences néfastes. Si une grève était survenue au moment où nous avons un arriéré de 50 000 wagons, soit plus d'un mois de capacité maximale pendant la période des récoltes, cela nous aurait posé problème, car chaque jour qui passe sans acheminer du grain occasionne encore plus d'arriérés, de pénalités, pendant que le grain reste au sol et s'accumule. Une grève aurait pour conséquence d'exacerber le problème, en plus des contraintes de flux de trésorerie que connaissent certaines exploitations agricoles, surtout dans le cas où les livraisons ne se font pas dans les délais stipulés par le contrat. Comme on l'a dit, les retards occasionnés auraient posé beaucoup de problèmes.

M. Pierre Lemieux: Merci. C'est ce que nous croyons aussi.

M. John Heimbecker: Pourrais-je ajouter quelque chose?

Le président: Vous devrez attendre à la prochaine question.

Je cède la parole à M. Eyking, vous avez cinq minutes.

L'hon. Mark Eyking: Merci, monsieur le président.

Merci d'être venus, malgré un si bref préavis.

Nous sommes en pleine crise. Le gouvernement ne trouve rien de mieux à faire que de se féliciter pour une grève du rail qui ne s'est jamais produite. Je crois qu'il nous faudrait plutôt penser à comment acheminer tout ce grain.

Il s'agit de montants énormes. Vous allez perdre 2 milliards de dollars sur une récolte d'une valeur de 7 milliards de dollars. On indique ici 1,2 milliard de dollars pour le blé et 800 000 millions de dollars pour le canola. C'est énorme.

Je regarde les chiffres qui sont présentés aujourd'hui. En fait, on savait déjà en juin que la récolte allait probablement être abondante. Maintenant que le guichet unique n'est plus, et on peut lire dans cet article...

Une voix: Je ne m'en ferais pas avec ça.

L'hon. Mark Eyking: Je lis ici que « personne ne coordonne les ventes de grains, le transport »...

Une voix: Pourquoi posez-vous cette question?

L'hon. Mark Eyking: Monsieur le président, ai-je la parole?

• (1610)

Le président: Oui.

L'hon. Mark Eyking: Pourriez-vous demander aux conservateurs de se contrôler? Ils auront droit à une autre série de questions. Il me font perdre du temps précieux; je n'ai que cinq minutes.

Le président: Ils auront leur tour. Allez-y.

L'hon. Mark Eyking: Il est important de se rappeler que vous perdez des clients. On a déjà parlé de perte de clients au Japon et en Chine. C'est incroyable. Nous perdons même des clients américains. Selon un rapport, General Mills n'arrive même pas à obtenir, du Canada, suffisamment d'avoine.

En réalité, les prévisions étaient déjà faites en juin. La récolte allait être abondante. Certains s'en inquiétaient. Comme la Loi sur les chemins de fer n'a pas de mordant, rien n'était en place l'automne venu. Aucune surveillance. Pas de mordant. De nombreux articles font état du mécontentement des producteurs agricoles en ce qui concerne l'étude et le processus de surveillance qui a été mis en place. Cela ne fera pas bouger le grain.

Ma question est la suivante. Dès qu'on voit des navires immobilisés dans les ports car le grain n'arrive pas, ne devrait-on pas tirer la sonnette d'alarme? Le gouvernement pourrait comprendre que les agriculteurs n'arrivent pas à acheminer leurs produits, qu'ils perdent de l'argent chaque semaine et que les prix chutent. Ne devrait-on pas mettre en place un organisme de surveillance, ou un mécanisme quelconque qui ait du mordant et qui obligerait à rendre des comptes si les clients ne reçoivent pas leur produit? Voilà ma première question.

Ma deuxième question concerne les répercussions autres que les pertes de 2 milliards de dollars que vous essuieriez cette année. Qu'en est-il de la perte de tous ces clients? Vous avez parlé de l'entrée sur le marché du grain australien. Ensuite, ce sera l'Argentine. Vous êtes en train de perdre ces clients. Comment feriez-vous pour les récupérer et quelles en seraient les répercussions, même dans l'éventualité où le gouvernement réglerait le problème de transport ferroviaire?

Je pose la question à qui veut bien y répondre.

M. Wade Sobkowich: Je vais répondre en premier.

Merci pour la question.

D'abord, sachez qu'il y a un organisme de surveillance du grain qui mesure certains éléments dans l'industrie céréalière qui sont très utiles pour nous; certaines mesures sont donc déjà en place, mais on ne peut jamais avoir trop de bons renseignements. Plus nous avons de renseignements, mieux nous pouvons élaborer des solutions.

En ce qui a trait aux conséquences, la perte de clients est la pire des conséquences. Nous voulons nous assurer que nous ne nuisons pas davantage à notre réputation et que nous améliorons notre réputation en tant que fournisseurs fiables. C'est très difficile de quantifier la perte des ventes en regard de la réputation, mais c'est une conséquence importante de la situation dans laquelle nous nous

retrouvons. Nous avons vraiment besoin de réfléchir ensemble pour trouver une façon d'empêcher que cela se produise.

M. John Heimbecker: Si je peux me permettre, j'aimerais ajouter une observation.

Je ne crois pas que ce soit tout à fait exact de dire que nous savions, au mois de juin, que ce serait une récolte aussi importante. Je dirais qu'au mois de juin, c'était tout à fait le contraire. Les conditions étaient très humides, et nous avons ensemencé nos champs très tard. Je crois qu'il serait juste de dire que ce n'est qu'à la fin du mois de juillet ou au début du mois d'août que nous nous sommes rendu compte que la récolte allait être une réussite.

Mais, à mon avis, ce qu'il faut vraiment comprendre, c'est que ce n'est pas la taille de la récolte cette année qui a posé le problème auquel nous nous sommes heurtés à l'automne. Je dirais que la plus grande partie des ventes — par exemple, à Vancouver — a été réalisée bien avant que nous nous rendions compte qu'il y aurait une récolte exceptionnelle. La récolte exceptionnelle pose maintenant problème, mais ce n'était pas le cas à l'automne.

En fait, le nombre de wagons ferroviaires disponibles à l'automne n'a jamais été suffisant. Neuf ou dix mille wagons n'ont jamais suffi à répondre aux besoins des expéditeurs et des producteurs. Il est important que nous évitions de trop nous préoccuper d'une récolte importante parce que ce n'était pas le problème... ce n'est pas ce qui est arrivé cet automne. Nous n'étions même pas capables d'expédier ce que nous avions vendu, et ça n'avait rien à voir avec la récolte exceptionnelle.

En ce qui a trait à la perte de clients à long terme, je dirais que le problème ne s'arrête pas là. Il y a aussi le fait que les céréales canadiennes perdent leur valeur avec le temps lorsqu'on doute de notre capacité de livrer la marchandise. Donc, il n'est pas nécessairement vrai que les Philippines n'achèteront plus nos produits. Nos céréales sont tout simplement dévaluées, et cela ne change jamais. C'est ce que nous sommes en train de vivre actuellement. Au fur et à mesure que le prix baisse, les céréales canadienne perdent de plus en plus de valeur parce que nous ne sommes pas capables de livrer la marchandise.

Le président: Merci beaucoup.

Je vous ai donné un peu plus de temps, alors nous allons maintenant passer à M. Payne.

Merci, monsieur Eyking.

M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins qui ont témoigné par vidéoconférence aujourd'hui pour nous parler d'un sujet très important qui a fait l'objet d'un débat à la Chambre des communes à la fin de la semaine dernière.

Évidemment, les deux partis d'en face ont loué les mérites du guichet unique qu'était la Commission canadienne du blé. Je me demande donc si le problème actuel relativement au transport du grain aurait été différent si la Commission canadienne du blé n'avait pas été abolie. N'importe qui peut répondre. Je vous invite tous à intervenir.

M. Levi Wood: À mon avis, la Commission canadienne du blé n'étant pas...[*Note de la rédaction: difficultés techniques*]... cette récolte n'a pas eu d'impact du tout sur l'arriéré. Il y a un an, nous avons vécu une première année sans le monopole, et je vous ferais valoir que le transport des céréales s'est fait sans heurts. En général, tout a bien fonctionné.

De plus, la Commission canadienne du blé s'occupait seulement du blé et de l'orge. Par contre, cet arriéré a un impact sur tous les groupes de marchandises, pas seulement ceux dont la Commission canadienne du blé était responsable. Je dirais que les compagnies céréalieres sont des entreprises spécialisées et, de pair avec les chemins de fer et les installations portuaires, je crois qu'elles peuvent composer avec les facteurs du marché. Je crois que, dans ce scénario, on n'a aucunement besoin du monopole de la Commission canadienne du blé.

•(1615)

M. LaVar Payne: Avez-vous quelque chose à ajouter, Wade ou John?

M. John Heimbecker: J'aimerais souligner que, lorsque la Commission canadienne du blé s'occupait du transport des céréales, elle payait des surestaries. Je crois que, si ses représentants étaient assis autour de cette table, ils vous diraient qu'ils ont toujours été frustrés par le rendement des chemins de fer. Ils l'ont toujours été et ils le seraient aujourd'hui parce que le piètre rendement des chemins de fer à des moments critiques, lorsque l'industrie céréalier canadienne a besoin de livrer la marchandise, existe depuis des années.

Il ne s'agit pas d'un problème ponctuel. Ils ont échoué lors de récoltes...[*Note de la rédaction: difficultés techniques*]... depuis de nombreuses années. Le nombre d'études qui ont été effectuées au cours des années devrait en fournir la preuve. Comme je l'ai déjà dit, les représentants de la Commission canadienne du blé ne sont pas ici aujourd'hui, mais ils vous diraient qu'ils ont payé des millions de dollars en surestaries pendant des années pour un chemin de fer qui ne performe pas.

M. LaVar Payne: Wade, voulez-vous ajouter quelque chose, ou John?

M. Wade Sobkowich: Oui. John l'a dit et Levi l'a dit. La seule chose que j'ajouterais, c'est qu'avec la Commission canadienne du blé, on avait deux systèmes de manutention: un pour le blé et l'autre pour les autres marchandises. C'était encombrant d'avoir deux systèmes de manutention qui parfois entraient en conflit.

Aujourd'hui, les compagnies sont responsables de leur système. La hiérarchie des responsabilités est claire. Je ferais valoir que nous serions moins efficaces si nous avions deux systèmes de manutention au lieu d'un.

M. LaVar Payne: J'ai deux ou trois autres questions.

Levi, vous nous avez dit qu'il y a suffisamment de wagons à grain et aussi que les élévateurs du port ne sont pas pleins.

Savez-vous quel pourcentage de céréales se trouve dans les élévateurs du port? Pourquoi pensez-vous que nous avons suffisamment de wagons à grain pour que le CN et le CP puissent livrer la marchandise?

M. Levi Wood: Vous savez, je n'ai pas le nombre ici avec moi. Nous l'avions auparavant.

J'aimerais répéter ce qu'a dit Mark Hemmes de Quorum Corporation, qui estime que nous déchargeons et renvoyons les wagons assez rapidement.

Je crois que — et ç'a été dit par d'autres intervenants du secteur — le problème se pose avec les locomotives et les équipes. Cela a été dit par les chemins de fer. Donc, le problème, c'est que... Oui, ce serait bien d'avoir plus de wagons, mais je crois que la solution pourrait être d'accélérer le renvoi de ces wagons et de les faire bouger de façon plus efficace. Tant que nous n'aurons pas les équipes et les locomotives... C'est bien beau d'avoir plus de wagons, mais tant qu'ils ne bougeront pas de façon plus efficace —, je crois que c'est ça le vrai problème à l'heure actuelle.

M. LaVar Payne: Merci. Est-ce vous, Wade?

M. John Heimbecker: C'est John Heimbecker.

Je dirais simplement que Levi n'avait pas tous les faits. Moi aussi, je représente un terminal céréalier de l'Ouest, et actuellement notre capacité utilisée se situe à 55 %. C'est-à-dire, que 45 % de l'espace est disponible et je vous dirais que c'est probablement la même chose pour le port de Vancouver.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Payne.

Nous allons maintenant passer à Mme Raynault, pour cinq minutes.

[Français]

Mme Francine Raynault (Joliette, NPD): Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à tous les témoins.

Vous avez dit qu'il y avait maintenant 51 000 wagons de moins, c'est-à-dire 51 000 wagons non fonctionnels. Sauf erreur, cela avait pour but de permettre aux compagnies ferroviaires de faire davantage de profits afin de pouvoir payer des redevances.

Si les compagnies ferroviaires n'avaient pas procédé à des mises à pied, le problème qui se pose actuellement dans le transport des grains existerait-il?

•(1620)

[Traduction]

M. Wade Sobkowich: Je vais reprendre.

Ces 51 000 wagons ne sont pas des wagons comme tels. Ils représentent plutôt le nombre de commandes qui ont été faites mais qui n'ont pas été livrées. Donc, c'est important de bien préciser ce que représentent ces 51 000 wagons.

Les chemins de fer ont réduit le nombre d'équipes, le nombre de locomotives et le nombre total des wagons dans leurs flottes, afin de restreindre leurs coûts et de procurer de meilleurs rendements aux actionnaires. Nous croyons que les chemins de fer ont les moyens de réinvestir dans les équipes, les locomotives et les wagons, afin d'augmenter de nouveau la capacité de leurs flottes. Oui, cela veut dire que leurs actionnaires n'auront pas de rendements aussi élevés lors du prochain trimestre, mais nous croyons qu'ils ont besoin quand même de le faire.

M. Greg Cherewyk: Si vous vous demandez si oui ou non ça les intéresse, je vous dirais de lire les résultats financiers du quatrième trimestre, où ils laissent entendre que la récolte exceptionnelle offre beaucoup d'occasions de transporter les céréales de façon plus efficace. De plus, ils disent:

... ça va être une campagne qui ne connaîtra pas les hauts et les bas que nous avons connus par le passé.

Nous aurons probablement des stocks de report importants et avec une récolte moyenne... il y aura un mouvement important (de céréales) au cours de l'année.

C'est une autre façon de dire qu'ils seraient ravis de réduire les fluctuations de la demande de l'industrie céréalière au cours de la prochaine année et même de l'année suivante.

[Français]

Mme Francine Raynault: Vous avez parlé de récoltes exceptionnelles. Or on sait que plus les grains restent longtemps en entreposage, plus ils perdent en qualité. Donc, les producteurs recevront moins d'argent, parce que leurs grains seront de moindre qualité. Les pays qui achètent leurs grains habituellement n'en voudront plus, parce qu'ils ne seront pas de la qualité à laquelle ils s'attendent.

Que pourrait-on faire pour que nos producteurs agricoles livrent leurs grains au moment où leur qualité est exceptionnelle?

Ma question s'adresse à l'un ou l'autre des témoins.

[Traduction]

M. Wade Sobkowich: Je vais m'en tenir processus actuel et répondre d'abord à cela.

Les fermiers...[*Note de la rédaction: difficultés techniques*]... ont besoin d'assurer des conditions fraîches et sèches pour leurs produits qu'ils ont besoin de protéger pour que... [*Note de la rédaction: difficultés techniques*]... la qualité soit conservée le plus possible. C'est ce qu'ils font actuellement. Ils entreposent leurs produits dans la ferme autant que possible.

Il est vrai que la qualité générale de la récolte va se détériorer ou perdre de sa valeur avec le temps, mais nous pouvons quand même livrer le produit commandé par les clients. Disons qu'un fermier est en train d'entreposer son blé roux du printemps numéro 1. Avec le temps, avec les dommages par germination, avec la croissance de moisissures sur le grain, le grain pourrait subir un déclassement et devenir un numéro 2 ou 3, ou une catégorie fourragère. Mais lorsque le client achète le produit, il s'agit toujours d'un numéro 1, 2, 3 ou d'une catégorie fourragère canadienne. Donc, il obtient toujours ce pour quoi il a payé. C'est tout simplement que la valeur que le producteur reçoit va diminuer avec le temps si la qualité de sa récolte diminue.

M. Levi Wood: Je suis tout à fait d'accord avec Wade. Je pense que le véritable problème n'est pas tellement...

Nous pouvons normalement trouver des marchés, selon la qualité des récoltes que nous avons, vous savez, si la qualité diminue. Le problème, c'est que cela se répercute directement sur le rendement pour les agriculteurs, à leur niveau.

Cette perte est regrettable, parce qu'il est possible que, si nous avons pu tirer parti de certaines de ces possibilités, si nous avons pu transporter plus de grains à un moment... C'est un revenu perdu à la base, pour la plupart des exploitations agricoles de l'ouest du Canada. C'est une perte qui autrement, s'il y avait eu plus de possibilités de transport... [*Note de la rédaction: difficultés techniques*]... aurait pu être évitée dans bien des cas.

De toute évidence, une partie du grain est retenue par choix, et chaque agriculteur prend ses propres décisions, mais de façon générale, je pense que, si le système de transport pouvait être plus efficace, nous pourrions certainement capitaliser sur nos ventes à l'exportation et aussi faire profiter de tout le surplus du consommateur aux agriculteurs.

•(1625)

Le président: Monsieur Zimmer, vous avez cinq minutes.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River, PCC): Je vous remercie tous de comparaître devant le comité aujourd'hui pour

traiter d'un sujet très important, certainement, pour mes électeurs de la région de Prince George—Peace River. Nous avons une rivière de la Paix en Colombie Britannique et il y a certainement de la culture de céréales en Colombie-Britannique. Peu de gens le savent, mais nous, oui.

Cette question touche divers domaines, dans mon esprit. Nous avons des usines dont la production est littéralement suspendue parce qu'on manque de wagons. Alors, ce n'est pas seulement qu'un problème agricole. Je dirais que c'est un problème industriel dont la résolution dépend de nos compagnies ferroviaires.

J'ai une question à vous poser, John. Vous représentez aussi un port, n'est-ce pas?

M. John Heimbecker: Oui, c'est juste. En fait, je suis... [*Note de la rédaction: difficultés techniques*]... dans quasiment tous les ports du Canada, en ce qui concerne les grains.

M. Bob Zimmer: D'accord. Vous êtes donc la personne idéale pour répondre à cette question.

Vous en avez longuement parlé, mais pour vraiment aller au fond des choses, que pensez-vous qu'il faut pour redresser quelque peu la situation actuelle?

Avant que vous répondiez, j'aurais d'autres questions. Tout d'abord, est-ce que c'est une affaire de temps opportun? Est-ce que la pénurie de wagons est à longueur d'année ou s'agit-il d'une pénurie saisonnière, du point de vue des ports? Vous connaissez la situation sur toute l'année.

De plus, sur le plan logistique, est-ce que vous voyez là un problème de capacité ferroviaire? Est-ce que c'est un problème d'équipe de locomotive? Qu'en dites-vous?

M. John Heimbecker: Peut-être devrais-je commencer par la dernière question.

D'après moi, et je pense que la WGEA serait d'accord avec moi, c'est à la fois... [*Note de la rédaction: difficultés techniques*] et d'équipe. Il ne s'agit pas que d'ajouter des wagons à un réseau, à moins d'avoir... [*Note de la rédaction: difficultés techniques*] les équipes et les locomotives pour tirer ces wagons.

Donc, je ne pense pas qu'il ne s'agisse que d'un problème. Il y en a trois.

M. Bob Zimmer: Excusez-moi, pouvez-vous répéter ce que vous venez de dire? Nous avons un problème de transmission, et nous n'entendons vos propos que par intermittence. Vous avez parlé des équipes et...

M. John Heimbecker: À mon avis, mais aussi de l'avis de la WGEA, ce n'est pas un problème de wagons, c'est un problème de puissance, d'équipe et aussi de wagons. C'est un tout. L'un ne va pas sans les autres.

Pour ce qui est du problème à longueur d'année, il faut voir l'évolution des choses, et je dirais qu'il ne manque pas de wagons tous les jours, bien que, depuis quelques années, ces pénuries soient devenues beaucoup plus chroniques. Le plus grand problème, c'est quand le monde exige du grain canadien, ce qui est généralement en période automnale, et quand les producteurs exigent de nous, en tant que compagnie productrice de grains, d'amener les grains... [*Note de la rédaction: difficultés techniques*]... acheter le grain, les compagnies ferroviaires n'arrivent jamais, ne sont jamais arrivées à répondre à cette demande.

Alors toute cette question en ce qui concerne la récolte exceptionnelle, ce n'est qu'une petite partie du problème, comme je le disais tout à l'heure. Je m'explique: les compagnies ferroviaires n'ont jamais répondu aux besoins des consommateurs canadiens, des agriculteurs et des compagnies céréaliers pendant la période des récoltes.

M. Bob Zimmer: Pourriez-vous être plus précis? Vous dites que c'est un problème de wagon, d'équipe et de puissance. À ce que je comprends de la demande, quand quelqu'un veut... Quand je veux aller acheter quelque chose, je veux pouvoir le faire. Je ne veux pas devoir attendre parfois deux mois pour me procurer un produit alimentaire. Mais vous parlez de wagon, d'équipe et de puissance. Pouvez-vous quantifier cela? S'agit-il de 1 000 wagons de plus? À ce que je comprends, quand vous demandez cela, parce que, il me semble, vous avez aussi dit qu'il y a la capacité, est-ce que ce n'est pas aussi une question de capacité ferroviaire? Est-ce qu'il ne faut pas plus de voies de chemin de fer? Pourriez-vous quantifier ce que vous dites?

M. John Heimbecker: Je suppose que ce serait de l'ordre de 1 000 wagons divisés par le nombre de semaines depuis qu'on a commencé le décompte, je regrette, mais je n'ai pas ces chiffres. Mais je dirais que les compagnies ferroviaires ont toujours soutenu qu'elles ne veulent pas avoir de surplus d'actifs pendant les périodes creuses pour répondre aux besoins des périodes de pointe. Selon moi ou du moins selon la WGEA et moi, c'est ce qu'elles devraient faire. C'est ce que font la plupart des industries, et elles le devraient aussi.

En fait, je dirais même qu'elles n'ont pas assez d'actifs pour répondre un tant soi peu aux besoins des périodes de pointe.

• (1630)

M. Bob Zimmer: Il me semble que vous avez aussi dit tout à l'heure que les pourcentages sont en fait en baisse, parce que ce n'est pas un problème de récolte exceptionnelle. La récolte exceptionnelle n'a rien à y voir, puisqu'on ne répond déjà pas aux besoins de base. Est-ce bien cela, John?

M. John Heimbecker: Oui, par exemple, je ne peux m'exprimer que pour ma compagnie, mais nous avons signalé nos besoins de wagons pour Vancouver, par exemple, en juin et juillet, en fonction d'une récolte moyenne. En juin, Vancouver était déjà plus ou moins complet. C'est-à-dire que les demandes des clients avaient déjà atteint la capacité maximale et on avait déjà tenu compte de notre prévision en ce qui concerne le nombre de wagons disponibles. La récolte a été très bonne, et ce n'est pas comme si, tout d'un coup, nous pouvions accroître notre production et tenter de vendre 2 ou 3 millions de tonnes de céréales supplémentaires pendant cette période. Je le répète, les compagnies ferroviaires, déjà, ne répondaient même pas à la demande de base fondée sur une récolte normale.

Le président: Nous remercions infiniment nos témoins. Je regrette, monsieur Zimmer, mais votre temps est écoulé.

Je tiens à remercier nos témoins, Greg, de Pulse Canada ainsi que Wade et John de la Western Grain Elevator Association, pour leur apport. Je remercie aussi Levi, qui a comparu par vidéoconférence. Vous nous avez été très utiles.

Nous allons prendre une minute pour accueillir nos autres témoins et nous brancher avec Prince Albert, en Saskatchewan, pour la vidéoconférence. Merci beaucoup.

• _____ (Pause) _____

•

Le président: Nous reprenons la séance et entamons la deuxième partie de la réunion sur le système de manutention des grains au Canada. Nous consacrons deux jours à cette question, et les choses vont rondement.

Nous souhaitons la bienvenue à nos témoins. Nous accueillons tout d'abord Rick White, directeur général de la Canadian Canola Growers Association. Bienvenue. Nous recevons aussi Allison Ammeter, directrice de Producteurs de grains du Canada et Janet Krayden, analyste. Et par vidéoconférence de Prince Albert, en Saskatchewan, nous accueillons Stuart Person, à titre personnel.

Je souhaite la bienvenue aux témoins. Vous avez chacun sept minutes, et nous commencerons par M. White.

• (1635)

M. Rick White (directeur général, Canadian Canola Growers Association): Merci, monsieur le président.

Bonjour. Je vous remercie de m'avoir invité à venir vous entretenir aujourd'hui de la logistique du transport des grains au Canada.

La CCGA représente quelque 43 000 producteurs de canola et est administrée par un conseil d'administration composé d'agriculteurs représentant toutes les provinces à partir de l'Ontario vers l'Ouest jusqu'en Colombie-Britannique. Alors que 85 à 90 % du canola cultivé au Canada est transporté par rail vers les marchés d'exportation, les producteurs de canola sont fortement tributaires du service ferroviaire du Canada pour la commercialisation de leur production. La compétitivité de notre industrie, qui représente un apport de 19 milliards de dollars par année à l'économie canadienne, est fortement tributaire de l'efficacité du service ferroviaire et de sa fourniture en temps opportun.

Cette année, l'industrie du canola a célébré un important jalon. En effet, notre objectif d'atteindre une production de 15 millions de tonnes avant 2015 a été largement dépassé lorsque, à l'automne dernier, les producteurs de canola ont récolté un total record de 18 millions de tonnes. Cela, jumelé à un cours relativement élevé du canola sur les marchés, a fait en sorte que les producteurs de canola se sentaient très optimistes quant à leur avenir cet automne. Encore fallait-il, pour tirer tout le bénéfice économique de cette récolte record, que les agriculteurs aient l'occasion de mettre en marché leurs récoltes. Malheureusement, c'est là une occasion qu'ils n'ont pas pu pleinement saisir cette année.

Les chemins de fer canadiens sont le maillon incontournable du système de manutention et de transport des céréales et, cette année, ce système a failli. L'incapacité des chemins de fer à satisfaire convenablement à la demande de service est inquiétante et a eu de graves répercussions pour les agriculteurs. La situation actuelle est telle que la plupart des silos de collecte sont engorgés et n'accèdent plus les livraisons, alors que les terminaux maritimes fonctionnent en deçà de leur capacité et que les navires attendent au large d'être chargés. Beaucoup d'agriculteurs liés par des contrats de livraison de grains pour l'automne 2013 ont été informés qu'ils ne pourront pas livrer leur récolte au mieux avant le printemps ou l'été 2014. Les agriculteurs non liés par contrat ne pourront probablement pas livrer leur produit avant la prochaine récolte.

Cette situation occasionne des sérieux problèmes de liquidités pour un grand nombre d'agriculteurs. La CCGA est un administrateur du Programme de paiement anticipé établi sous l'égide d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. Nous constatons bien ce manque criant de liquidités par le nombre de demandes d'avances de fonds que nous recevons actuellement. Cette année nous avons constaté une augmentation importante des sommes d'argent versées à titre d'avances aux agriculteurs par rapport à l'année dernière.

L'incapacité des producteurs à livrer leurs récoltes aux silos de collecte engendre d'autres coûts également. Avec ces retards, les coûts ont chuté, les niveaux de base se sont élargis et des occasions de vente ont été perdues. Ce qui est tout aussi préoccupant surtout à plus long terme, c'est l'impact que les insuffisances de notre système de manutention ont sur la réputation de notre industrie à titre de fournisseur régulier et fiable de canola. Les agriculteurs ainsi que toute l'industrie du canola sont vivement préoccupés du fait que notre compétitivité sur les marchés mondiaux se trouve sérieusement menacée en raison de notre incapacité à respecter nos engagements de vente. De toute évidence, des solutions concrètes s'imposent de manière urgente, et la CCGA continue à préconiser un système de pénalités réciproques de manière à établir un cadre de responsabilisation dans les relations commerciales entre les expéditeurs et les chemins de fer.

Dans le système ferroviaire canadien, les chemins de fer ont établi des barèmes de rendement pour le chargement et le déchargement que les expéditeurs de grains sont tenus de respecter sous peine de pénalités financières. Ces pénalités se sont avérées très efficaces dans la responsabilisation des expéditeurs de grains à l'égard de leur rendement à ce chapitre. Quant à la réciproque, cependant, on constate que les entreprises ferroviaires ne sont pas assujetties à des pénalités financières semblables pour le service médiocre qu'elles fournissent après s'être engagées à mettre des wagons en place. Cela crée un système très déséquilibré, qui ne donne aucune mesure incitative valable aux entreprises ferroviaires pour qu'elles fournissent le service requis.

Il y a lieu d'établir des mesures de rendement pour les chemins de fer qui soient aussi bien définies et mesurables que celles qui sont prévues pour les expéditeurs de grains. La CCGA propose que, au moyen de dispositions législatives — parce que cela ne se produira pas volontairement —, les chemins de fer soient soumis à des pénalités en cas d'inexécution de leurs obligations. Le service ferroviaire offert à l'industrie des grains connaît d'importantes défaillances depuis plusieurs années et cela a des répercussions immédiates sur la rentabilité des exploitants agricoles canadiens. Bien que des solutions aient été proposées et même mises en application par le passé, cela n'a pas permis de résoudre les problématiques persistantes liées à la piètre qualité du service ferroviaire. Ce n'est qu'avec l'application de pénalités réciproques et établies par la loi que nous pouvons entrevoir la possibilité que ces problèmes puissent être résolus de façon sérieuse et durable.

Cela ne sera pas utile cependant pour de nombreux agriculteurs qui ont besoin d'une aide immédiate pour résoudre leurs problèmes actuels de liquidités et leur permettre d'entreprendre les semailles pour la récolte de l'année qui vient. À court terme, le gouvernement pourrait toutefois aider les agriculteurs en augmentant la limite établie dans le cadre du programme d'avance de fonds et appliquer cette limite de la même manière que ce programme applique la limite de 100 000 \$ des avances sans intérêt, avec cumul entre les années de programme.

● (1640)

Cela permettrait aux agriculteurs qui ont déjà atteint le plafond actuel de 400 000 \$ ou qui l'ont presque atteint d'obtenir une nouvelle avance de fonds qu'ils pourraient alors appliquer à titre d'avance relativement à la récolte qui sera semée ce printemps. Cette modification n'occasionnerait que peu de coûts pour le gouvernement, alors que cela contribuerait grandement à atténuer les problèmes de mise en marché auxquels se butent les agriculteurs présentement.

En conclusion, le secteur du canola et le secteur agricole vont continuer à augmenter les rendements et les volumes de production pour l'avenir prévisible. L'industrie du canola s'est fixé un nouvel objectif de production de 26 millions de tonnes d'ici 2025, soit une augmentation de 40 % par rapport à la production record de cette année.

Un réseau ferroviaire fiable et efficace jouera un rôle essentiel dans notre aptitude à atteindre cet objectif. Et c'est par le renforcement et l'actualisation des relations contractuelles entre les expéditeurs de grains et les chemins de fer que l'on arrivera à établir un système plus fonctionnel, mieux adapté et fiable.

Je vous remercie de cette occasion qui m'a été donnée de venir m'entretenir avec vous aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur White.

J'aimerais maintenant passer aux Producteurs de grains du Canada.

Je pense que c'est Allison Ammeter qui va faire l'exposé. Vous avez sept minutes.

Mme Allison Ammeter (directrice, Producteurs de grains du Canada): Je vous remercie infiniment de m'avoir invitée à participer à cette étude sur le transport. Je l'apprécie beaucoup.

Je m'appelle Allison Ammeter. Je suis la directrice de Producteurs de grains du Canada et la vice-présidente de la Alberta Pulse Growers Commission.

Mon organisme est le porte-parole national de plus de 50 000 producteurs actifs et prospères de grains, d'oléagineux et de légumineuses, constitués en 14 groupes provinciaux et régionaux de producteurs. Nous représentons les producteurs de blé, de blé dur, d'orge, de canola, d'avoine, de maïs, de soya, de haricots, de lentilles, de seigle et de méteil de partout au Canada.

Mon époux et moi cultivons 2 300 acres d'une exploitation de troisième génération près de Sylvan Lake, à mi-chemin à peu près entre Calgary et Edmonton. Avec nos trois enfants, nous cultivons des pois, des fèves, du blé, de l'orge, du canola et de l'avoine.

L'année dernière, les agriculteurs canadiens ont eu une récolte record. Vous en avez longuement entendu parler. Nous avons eu une augmentation importante. On a évoqué le chiffre de 75 millions de tonnes, soit une augmentation 33 % comparativement à l'année précédente, notamment à cause d'une économie agricole prospère, d'une amélioration de la génétique, de nouveaux fongicides efficaces, de bonnes pratiques agronomiques et des oligo-éléments dans l'application des engrais. Le scénario devrait, à notre avis, se reproduire cette année.

Nous avons aussi eu l'année dernière des conditions météorologiques exceptionnelles.

Bien que ces cultures soient toujours tributaires des conditions météorologiques, les nouvelles technologies et les pratiques agricoles plus durables contribueront sans aucun doute à faire augmenter le rendement des cultures, ce qui est une très bonne nouvelle pour les agriculteurs et l'économie canadienne.

Et pourtant, après avoir eu la récolte la plus importante de l'histoire canadienne, nous ne pouvons pas faire transporter nos grains.

J'aimerais vous expliquer comment fonctionnent les flux de trésorerie pour les agriculteurs. Je pense qu'il est essentiel que vous en compreniez les fondements.

Au printemps, nous achetons de grandes quantités de ce que nous appelons les intrants — semences, produits chimiques, engrais de façon générale dans le cadre d'un prêt sur marge de crédit. Nous ne sommes pas payés quand nous ensemençons nos terres, ni quand nous fertilisons, ni quand nous devons épandre des produits ou faire quoi que ce soit sur nos terres, ni quand nous devons consacrer un mois ou plus, à l'automne, pour récolter le fruit de ce travail, alors que nous devons investir quelque mille dollars en carburant pour la moissonneuse-batteuse. Rien de tout cela ne nous est payé.

Notre revenu, nous l'avons quand nous livrons notre récolte soit aux silos, soit à l'utilisateur final. C'est là que nous recevons un chèque. Donc, quand, comme cette année, nos récoltes restent inutilisées, dans nos conteneurs ou empilées quelque part, nous ne recevons rien. C'est ça, le flux de trésorerie.

Actuellement, trop peu de wagons chargés arrivent au silo pour permettre le transport des grains et des oléagineux vers les ports. Les terminaux portuaires de Vancouver sont à moitié vides. Les bateaux attendent aux ports d'être chargés et envoyés vers les destinations d'exportation.

Il y aura d'importants stocks reports de divers types de grains, en raison de ce retard. Bien des agriculteurs ne seront peut-être pas payés pour leur récolte de l'année dernière avant que l'ensemencement ait été fait au printemps, ce qui se traduit par une perte de vente et de gros problèmes de flux de trésorerie pour beaucoup, à un moment où nous avons besoin d'argent pour commencer à payer les semences du printemps à venir.

À ce propos, j'aimerais souligner diverses choses.

Parlons de la réputation du Canada en matière d'exportation. Alors que la récolte de l'année dernière se trouve toujours à notre ferme et dans les silos en raison des problèmes posés par le rendement et les capacités des services ferroviaires, la réputation internationale du Canada en tant que pays exportateur en souffre.

Je sais que vous avez tous entendu parler du navire, la semaine dernière. C'était un navire japonais. Il est resté vide dans le port de Vancouver, attendant d'être rempli, puis ses administrateurs en ont eu assez et le navire a mis le cap vers Seattle, où il a été chargé de blé américain.

Nous n'aurions jamais dû perdre cette vente, et il n'est pas impossible que nous en perdions d'autres à cause de cela. Nous craignons que les importantes relations que notre industrie a tant travaillé pour établir en tant que pays exportateur soient compromises par les problèmes que pose le transport des grains.

Les secteurs de transformation secondaire de notre économie, comme les transformateurs d'aliments, les meuneries et les malteurs, sont aussi touchés par ce problème de capacité, puisqu'ils ont besoin d'un approvisionnement constant de produits. Cet engorgement de l'approvisionnement risque de ralentir la croissance économique du Canada.

Nous avons des solutions à proposer en matière de collaboration. Producteurs de grains du Canada a vu les recommandations, notamment l'amélioration des mesures et des rapports, comme celle qui a été annoncée lundi dernier. Ainsi, toutes parties intéressées devront prendre les mesures nécessaires pour résoudre les problèmes qui causent cet engorgement.

● (1645)

Nous soutenons aussi le leadership de Pulse Canada, l'étude dont parlait Greg Cherewyk, ainsi que leurs partenaires de projet qui cherchent à mieux mesurer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement par chemin de fer au cours des cinq prochaines années. Ces travaux fourniront des données efficaces qui feront ressortir les problèmes de longue date des expéditeurs avec les services ferroviaires, problèmes qui font obstacle à l'accès au marché des producteurs de grain.

Producteurs de grain du Canada collabore avec les entreprises ferroviaires, les entreprises céréalières et le gouvernement. Nous encourageons la communication et la coordination afin que reprenne l'expédition des grains. Nous demandons aux entreprises ferroviaires d'expliquer leur plan sur l'arriéré de cette année et celui sur la future croissance dans le secteur des grains, des légumineuses, et des oléagineux.

Nous continuons d'exiger des solutions à court, à moyen et à long termes pour cette année et jusqu'à l'examen des services ferroviaires de 2015. Cet examen doit absolument améliorer la concurrence et l'efficacité de notre secteur.

Nous nous sommes réjouis à l'annonce de la Loi sur les services équitables du transport ferroviaire des marchandises. Cependant, si aucune modification n'y est apportée, la reddition des comptes sera absente. Il faut qu'il y ait des conséquences pour les services ferroviaires déficients.

Il y a aussi la réalité économique. Les états financiers de l'industrie ferroviaire indiquent des bénéfices record, imputables surtout aux récoltes exceptionnelles des producteurs agricoles canadiens. Malgré le fait que les producteurs ne sont pas les clients directs des entreprises ferroviaires, nous payons le prix car les amendes et les surestaries imposées aux exportateurs nous sont refilées. Le prix qui nous est offert périclité au fur et à mesure que les entreprises d'expédition des grains nous indiquent qu'elles sont incapables de transporter nos produits. Vous allez entendre souvent parler de la base de prix.

Le transport par chemin de fer est essentiel à l'économie canadienne. Donc, le transport des grains est essentiel à la viabilité des entreprises ferroviaires qui fournissent des services de transport. Nous voulons encourager les entreprises ferroviaires à réinvestir leurs bénéfices dans l'achat de wagons et de locomotives, l'embauche de nouveaux employés et l'amélioration de la communication avec les silos élévateurs. De telles solutions amélioreront la logistique et l'efficacité du transport en période de pointe.

Les solutions préconisées pour éliminer l'arriéré doivent à long terme déboucher sur des services axés sur l'avenir. Il faut nous assurer que cette situation ne se répétera plus jamais et que le service ferroviaire pourra rester en phase avec la croissance qu'assurent les producteurs agricoles canadiens et notre économie prospère.

Pour conclure, le Canada risque bien de perdre encore plus d'exportations si ces retards se poursuivent. Nous sommes confrontés à la plus forte concurrence que nous n'ayons jamais vue dans le marché des exportations. Avec l'arrivée de grands rivaux émergents, il nous faut trouver des solutions immédiates pour maintenir notre part du marché. Notre réputation de pays exportateur fiable en dépend.

Merci de m'avoir convoquée ici aujourd'hui. Ce fut un honneur, et je vous suis reconnaissante de m'avoir accordé l'occasion, en tant que productrice agricole, de vous parler au nom de Producteurs de grain du Canada.

Je suis prête à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup pour votre présentation. Bravo!

Nous allons maintenant passer à la vidéoconférence. Depuis Prince Albert, en Saskatchewan, nous entendons M. Stuart Person.

J'espère que vous avez été en mesure de tout entendre. J'aurais dû vérifier plus tôt, mais vous n'avez pas indiqué qu'il y avait un problème.

Vous avez sept minutes. Je vous en prie.

Est-ce que vous nous entendez?

M. Stuart Person (conseiller en affaires, agriculture, MNP s.r.l., à titre personnel): C'était un peu saccadé de mon côté. Si vous voyez que c'est saccadé de votre côté aussi, veuillez m'en aviser.

•(1650)

Le président: Certainement, merci beaucoup.

M. Stuart Person: Bonjour, monsieur le président, honorables membres du comité, invités spéciaux, et collègues. Merci de m'avoir accordé l'occasion de témoigner aujourd'hui au nom de nos équipes agroalimentaires MNP situées dans plus de 40 bureaux partout au Canada, au service de plus de 7 000 producteurs de grains et de familles agricoles.

Je m'appelle Stuart Person. Je suis un partenaire chez MNP, mais aussi un partenaire dans la production agricole familiale située près de Canwood, en Saskatchewan. Dans le peu de temps qui m'est accordé, j'aimerais me concentrer sur les répercussions financières que la crise a eues et continuera à avoir sur nos producteurs dans l'Ouest canadien. Certains de mes commentaires feront écho à des commentaires entendus un peu plus tôt, mais je crois... [Note de la rédaction: *difficultés techniques*]... et je compte m'étendre sur ces derniers.

J'espère que vous saurez entendre mon message aujourd'hui et le transmettre aux compagnies ferroviaires et aux entreprises de transport afin qu'ils comprennent bien la situation. Cela nous est essentiel.

Je vais me concentrer sur trois coûts précis que tous les producteurs affectés par la crise devront encourir à cause de la crise actuelle dans le transport des grains. Le premier coût est la perte de revenu ou la rentabilité réduite. Je prends les deux ensemble. Les producteurs sont exposés à des pertes de jusqu'à 100 \$ la tonne sur certains produits, simplement parce que les entreprises de transport ne sont pas en mesure d'acheter et de manutentionner nos grains.

Si nous présumons que la moitié du tonnage produit dans l'Ouest canadien cette année sera assujettie à ces rabais, les chiffres qui s'offrent à nous sont à couper le souffle. Si nous sommes forcés à vendre nos grains dans les conditions actuelles, les pertes se chiffrent à des milliards. Dans certains cas, cela représenterait l'équivalent d'un rabais de plus de 50 % vis-à-vis le prix offert pour les grains sur les marchés quotidiens ou à terme.

Est-ce que tout le monde peut m'entendre?

Le président: Ça va.

M. Stuart Person: Parlons un peu plus de la rentabilité. Les coûts moyens de production ont augmenté pour passer à plus de 300 \$ l'acre dans certaines régions des Prairies. Si nos fermes familiales devaient vendre ses grains dans l'environnement actuel, elles rentreraient à peine dans leurs frais, si elles sont chanceuses, et ce, malgré la récolte record dont les autres témoins ont parlé. Tout producteur qui a connu des problèmes de production cette année sera plongé dans le rouge et dans certains cas devra se tourner vers le programme Agri-stabilité. C'est déchirant pour les producteurs de voir que les prix sur les marchés à terme offrent d'excellents rendements. Si seulement ils pouvaient vendre leurs produits. Et la seule chose qui les en empêche, c'est la logistique.

Voici le deuxième coût dont j'aimerais vous parler: les frais d'intérêt additionnels. On y a fait référence un peu plus tôt déjà. Les producteurs de grains devront faire face à de graves difficultés dans la gestion de leur flux de trésorerie. Ceux qui seront incapables de rembourser leurs prêts pour les entrants avant la date butoir seront confrontés à des amendes sous la forme de taux d'intérêt exorbitants appliqués de manière rétroactive sur leurs soldes. De plus, bon nombre d'exploitations familiales seront incapables d'utiliser d'autres moyens de remboursement de leurs dettes sur les achats d'immobilisation, ce qui augmentera leurs frais d'intérêt, et dans des cas extrêmes, cela pourrait mener à une liquidation forcée ou à une saisie. Nul n'aimerait voir cela arriver.

Le troisième coût dont j'aimerais parler sont les coûts additionnels de manutention et d'altération du produit. S'ils ne sont pas entreposés correctement, les grains deviennent des denrées périssables. Une quantité importante de grains a été entreposée dans des sacs et au sol cette année à cause de la récolte record. Ces techniques de stockage sont à court terme seulement et doivent être revues avant le printemps, afin d'éviter tout risque de détérioration grave.

Dans la plupart des cas, les grains détériorés ne valent que très peu et grugent ainsi les profits. De plus, beaucoup de producteurs vont devoir déménager les grains entreposés dans des sacs ou au sol vers des silos, à condition bien sûr qu'ils aient des silos pour le faire. Cela aura pour conséquence des coûts accrus pour le carburant, le transport, la freinte et possiblement le séchage, ce qui ne fera qu'augmenter leurs dépenses.

Il faut aussi noter que ce problème ne se posera pas seulement cette année. Il est prévu que 20 millions de tonnes de grains seront reportés à l'année prochaine. Si nos exploitations familiales produisent une récolte moyenne en 2014, la situation sera exactement la même l'année prochaine, si on présume qu'il n'y aura pas de changement dans la situation logistique. Et si nos producteurs ont une autre récolte exceptionnelle, qu'advient-il alors de nous?

J'aurais quelques conclusions et quelques recommandations. Elle sont toute simples. Il n'y a rien de très compliqué. D'abord, à court terme, il nous faut examiner et mettre en oeuvre une solution. La solution la plus facile, c'est de reprendre le transport des grains. S'il y a... [Note de la rédaction: *difficultés techniques*]... soutien gouvernemental. D'un point de vue financier, il faudrait transporter nos grains pour qu'on puisse les vendre, être payés et acquitter les factures.

Sinon — et je crois sincèrement que la solution à court terme sera difficile à mettre en œuvre —, comme les producteurs de canola l'ont dit auparavant... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... quelques mécanismes du système d'avance en espèces. J'aimerais recommander que nous étudions la possibilité d'accorder les 400 000 \$ sans intérêt. J'aimerais que vous vous attardiez là-dessus et déterminiez s'il est possible d'augmenter ce montant, parce que les 400 000 \$ ne sont plus suffisants pour des exploitations de grains à grande échelle. Vous pourriez peut-être fixer le montant à 200 \$ l'acre par exploitation afin de couvrir à tout le moins les entrants pour permettre à ces producteurs de survivre jusqu'à l'année prochaine. On pourrait prolonger la date butoir pour le remboursement de 2013 et 2014 pour les avances en espèces afin de combler le fossé actuel, tel qu'il a été indiqué plus tôt.

• (1655)

J'aimerais faire quelques recommandations pour le long terme. Nous devons examiner la capacité globale de transport du grain et l'aligner sur des productions moyennes prévues, comme cela a déjà été mentionné. Cela permettra une plus grande concurrence en matière de logistique au Canada. Plus particulièrement, je pense encore que nous pourrions accomplir beaucoup en examinant de plus près le port de Churchill et en trouvant le moyen de mieux utiliser cette ligne et ce port.

Troisièmement, je pense vraiment que vous devriez mettre en place un mécanisme de reddition de comptes afin que les chemins de fer soient responsables envers nous et les entreprises de silo élévateurs et les citoyens de ce pays. L'absence de résultats en matière de livraison devrait être passible d'amendes qui pourraient être versées aux producteurs pour égaliser nos pertes encourues lorsque nous nous trouvons dans ces situations comme celles-ci.

J'aimerais également signaler que le CN et le CP sont au courant de ce problème depuis déjà quatre mois. D'après ce que je vois, ils n'ont rien fait pour corriger la situation. Elles y travaillent peut-être en coulisse, mais je n'ai pas été informé de ce qu'ils font pour améliorer les choses.

Il y a une autre chose que j'aimerais que vous preniez en considération pendant votre examen de l'ensemble du système de manutention. Il est toujours intéressant de demander ce que l'on ferait si nous pouvions prendre du recul et rebâtir le système de toute pièce. Au lieu de ce que nous avons aujourd'hui, que feriez-vous si vous deviez recommencer et quelle incidence cela aurait-il sur votre décision au sujet des autres moyens éventuels de transporter le grain ou d'accroître la capacité d'exportation du grain?

Sur ce, je vous remercie de votre attention. J'espère que je vous ai fourni de l'information utile sur cette question de la plus haute importance pour notre industrie et j'attends vos questions.

Le président: Merci beaucoup, Stuart, nous apprécions votre exposé.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Je demanderais à Mme Brosseau de commencer. Vous avez cinq minutes.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier encore une fois nos témoins de nous avoir proposé quelques solutions pour l'avenir.

Certains partisans de la Commission canadienne du blé nous ont dit que celle-ci avait un rôle à jouer. Pour l'avenir, est-ce qu'il nous faut une équipe spéciale, un groupe chargé d'aider sur le plan logistique? Ce n'est pas la première fois que nous avons une récolte exceptionnelle. Il y en a déjà eu, mais nous n'avons jamais connu un

tel arriéré. Je ne dis pas qu'il faut ramener la Commission canadienne du blé, mais est-ce qu'il faudrait qu'il y ait un groupe chargé de s'occuper de la logistique afin que ces situations ne se reproduisent plus jamais?

Nous pourrions peut-être commencer par Allison ou par M. White qui représente les producteurs de canola?

Mme Allison Ammeter: Ce serait une nécessité absolue. La commission était un guichet unique qui achetait le grain comme point de mise en commun. Elle n'était pas vraiment responsable du transport. Ça c'est une espèce de faux fuyant.

Mais il faut un groupe qui gère le transport, ce dont parlait Greg Cherewyk de Pulse Canada, qui a un projet qui existe depuis 2007. On a essayé d'abord de cerner le problème puis on a rassemblé tous les expéditeurs, les autorités portuaires et les autres intervenants pour étudier la question et s'efforcer d'établir des lignes directrices, des mesures et des conséquences pour 2015. Il nous faut un organisme qui établisse des conséquences.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Un peu comme un gros bâton...

Mme Allison Ammeter: Un gros bâton... la carotte et le bâton...

Mme Ruth Ellen Brosseau: Nous devons nous assurer que cela se retrouvera dans nos recommandations; nous devons frapper fort.

Mais je pense que tout le monde a un rôle à jouer. Nous devons faire notre part, pas juste pour déterminer quoi faire au cours des quelques prochaines semaines mais aussi pour élaborer une vision à long terme au sujet du transport de notre grain. Le gouvernement a accompli une tâche incroyable pour ouvrir de nouveaux marchés. Mais ce que j'ai entendu dire et ce que nous savons, c'est que cela a des conséquences immédiates mais que cela nuit également à notre réputation internationale à long terme. Lorsqu'on achète quelque chose, on veut être sûr de sa qualité et on veut pouvoir faire confiance au fournisseur. Récemment, le système de transport de notre grain est congestionné. Les producteurs ne sont pas payés, et le grain ne se rend pas au marché. Nous devons jouer un rôle de leader en montrant que nous avons un plan et que c'est ainsi que nous allons corriger la situation afin que cela ne se reproduise plus.

Cela me fait penser à la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Aimerez-vous proposer des modifications à cette loi? Certains témoins nous ont dit qu'elle ne fonctionne pas, qu'elle n'est pas aussi efficace qu'elle pourrait l'être. Avez-vous un amendement à proposer au comité dans le but d'améliorer cette loi? Je ne sais pas si l'un des témoins veut intervenir.

• (1700)

M. Rick White: Nous avons formulé au moins cinq recommandations au projet de loi C-58, la dernière fois que la Loi sur les transports au Canada a fait l'objet d'un examen, pour modifier les dispositions relatives aux ententes sur les niveaux de service. L'une de nos principales recommandations concernait la responsabilité financière, c'est-à-dire les ententes contractuelles qui auraient prévu des amendes pour les deux parties, à la fois l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. Aucun de ces amendements n'a été adopté.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Ils n'ont pas été retenus dans le rapport? Oh.

M. Rick White: Ces éléments n'ont pas été retenus.

La loi régissant les ententes sur les niveaux de service est un excellent mécanisme, mais nous devons maintenant la revoir, réexaminer les recommandations qui avaient été faites et déterminer si elles auraient amélioré la situation. Je pense qu'elles auraient été utiles. Encore une fois, dans mon exposé, j'ai expliqué que les compagnies de chemins de fer avaient besoin d'incitatifs financiers pour améliorer leur rendement. Cela fait défaut à l'heure actuelle. Elles ne veulent pas en négocier. Il faudra que ce soit légiféré. C'est pourquoi ces modifications devront être apportées à la Loi sur les transports au Canada lors de l'examen de 2015.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Très bien.

Monsieur Person, aimeriez-vous ajouter quelque chose?

M. Stuart Person: Je pense qu'il serait inutile de rétablir la Commission canadienne du blé, et d'ailleurs ça n'a aucun rapport. L'année dernière a été notre première année sans la commission, et nous avons pu expédier notre grain sans problème. C'est une question de logistique. C'est un problème qui met en cause les compagnies de chemins de fer et les entreprises de silos élévateurs. Pour le moment, il semble que les coupables, ce sont les compagnies de chemins de fer.

Je suis d'accord, il faudrait mettre en place un comité de surveillance quelconque, qu'il soit privé ou public, et il faudrait qu'il y ait des amendes lorsque le grain n'est pas livré. Aux États-Unis, les entreprises de transport du grain sont autoréglementées car il y a des amendes. Elles craignent le gouvernement américain. Elles ne veulent pas qu'on leur impose de nouveaux règlements.

J'en ai discuté avec Mark Hemmes d'Edmonton, qui travaille pour Quorum, et il dit que ces compagnies de transport du grain envoient régulièrement des chèques à leurs clients lorsque le rendement est insuffisant. Elles acceptent de le faire tout simplement parce qu'elles ne veulent pas que le gouvernement américain intervienne et leur disent de se réveiller. De toute évidence, le gouvernement américain a un gros bâton qu'il peut brandir, et je pense qu'il nous faut quelque chose de semblable.

Le président: Merci beaucoup, madame Brosseau.

Nous passons maintenant à M. Hoback.

Vous avez cinq minutes. Je vous en prie.

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, mesdames et messieurs, d'être venus cet après-midi. Je suis toujours ravi de voir des agriculteurs et des représentants de la collectivité agricole au Comité de l'agriculture.

Je pense souvent à ceci lorsque je me rappelle les jours où j'étais producteur agricole. Je me rappelle les jours où on chargeait les camions le vendredi et le samedi, que ceux-ci se rendaient à North Battleford, et que le train n'était pas arrivé. Il fallait alors décider ce que nous allions faire des 10 ou 15 camions arrêtés devant un silo-élévateur déjà rempli. Je vous assure que je sais ce que c'est, et on dirait que ça recommence, mais pire qu'avant.

Dans les années 1990, nous avons rendu notre système plus efficace. Nous avons éliminé des embranchements et des silos-élévateurs des petites villes pour privilégier les mégasilos-élévateurs qui pouvaient accueillir 100 ou 125 wagons, afin de réaliser des économies. Dans le secteur du canola, je pense que nous sommes allés encore plus loin. Nous sommes allés au prochain niveau. Nous avons fait plus de transformation dans les prairies. Des usines de trituration ont été ajoutées au cours des cinq dernières années. Une grande quantité de la production passe par ces usines.

Je suis curieux. Je sais que le transport du grain, c'est un problème, mais quand je parle de des gens qui travaillent, par exemple dans une usine de contreplaqué à la baie d'Hudson, eux aussi ont un problème. Ils ont dû passer de la semaine de travail de cinq jours à une de trois jours. Nous avons parlé aux travailleurs d'une aciérie de Regina qui a été obligée de faire des mises à pied parce que l'acier attend sur place au lieu d'être livré au client.

Pour en revenir à l'huile de canola, est-ce que les usines de trituration ont du mal à expédier l'huile? Est-ce qu'elles devront ralentir leurs activités parce que l'huile ne peut pas être expédiée après la trituration?

• (1705)

M. Rick White: Cela affecte également le transport de l'huile de canola. Il y a certaines usines qui ont dû réduire leurs activités. Si vous examinez les statistiques, vous verrez que, comparativement à la même date l'an dernier, la trituration est un peu en retard. Il n'y a pas d'autre raison à cela que le problème de transport, même par camion-citerne. Il n'y a pas que les grains qui arrivent, il y a aussi l'huile qu'il faut expédier par camions-citernes. C'est un mouvement commercial et c'est aussi un problème. Alors, effectivement, cela a des conséquences négatives sur la trituration.

M. Randy Hoback: Suivons le mouvement d'un bout à l'autre. Voici un scénario... L'un des autres scénarios que je vois souvent dans la région, c'est que beaucoup de producteurs cultivent de l'avoine. Cette avoine n'est pas destinée à la côte Ouest, mais plutôt au marché américain. Ce qu'on me dit, c'est qu'il y a une usine là-bas qui s'approvisionne en avoine à l'extérieur de l'Amérique du Nord, en Europe, car elle ne peut pas obtenir l'avoine cultivée à 500 miles au nord.

Madame Ammeter, avez-vous entendu parler d'histoires semblables?

Mme Allison Ammeter: Nous cultivons beaucoup d'avoine dans notre ferme.

Le cours à terme de l'avoine cette semaine, je pense que c'était mercredi ou jeudi que j'ai vérifié, était de 4,75 \$. Il n'a jamais été aussi élevé depuis cinq ans. Nous ne pouvons même pas le vendre à 2,50 \$ près de chez nous parce que nous ne pouvons pas le transporter. La base de prix est donc maintenant extrêmement large.

M. Randy Hoback: En fait, en ce qui concerne les wagons des producteurs — ce serait bien que la CCG soit présente — je pense qu'il y en a plus de 10 000 qui ont été commandés, ce qui reflète l'élargissement de la base. Les agriculteurs disent: « Très bien, je vais le charger moi-même et économiser sur la manutention. »

Voyons les répercussions.

Monsieur Person, votre cabinet comptable, MNP, de Prince Albert, travaille beaucoup avec les producteurs. Je sais que vous êtes responsables d'un grand nombre de comptes. Vous avez mentionné le problème de la liquidité, mais je suis un peu inquiet, car certaines routes vont être interdites dans la région dans un mois ou un mois et demi. Les terres vont devoir être fertilisées, et il faudra transporter le grain d'ici un mois ou un mois et demi. Combien de liquidités les producteurs ont-ils à la veille de l'époque des semences qui, lorsqu'on compte les jours, n'est pas très éloignée? Quel est le niveau de liquidités de vos clients?

M. Stuart Person: Bon nombre de producteurs ont d'importantes...[Note de la rédaction: difficultés techniques].

Mais vous savez, monsieur Hoback? À l'heure actuelle, un producteur qui n'a pas de contrat pour son grain devra attendre après la récolte pour pouvoir l'expédier. C'est ce que nous disent à l'heure actuelle les entreprises de silos-élevateurs. Il y a une grande quantité de grains en attente qui ne pourra pas être expédiée, que le producteur le souhaite ou non, avec ou sans fermetures de routes. Les fermetures de routes causent un problème, car il nous reste probablement seulement un mois ou un mois et demi pour expédier le grain, puis nous devons arrêter pendant un mois ou un mois et demi, le temps que le sol dégèle. À l'été, il semble que le système sera très congestionné, à moins que quelque chose d'important n'arrive avant pour régler la situation.

Est-ce que cela répond à votre question?

M. Randy Hoback: Oui.

Vous avez abordé brièvement la question des liquidités. Je sais que FAC a promis de l'aide à ses clients. Je sais que le principal problème, c'est de déterminer jusqu'à quelle date prolonger les prêts. Faut-il leur accorder deux, six ou huit mois de plus? Faut-il prolonger d'une année?

Je sais, monsieur White, que vous avez dit qu'il faudrait examiner de quelle manière on pourrait optimiser le programme d'avance de fonds.

Il y a une chose qui me préoccupe, ce sont les comptes d'Agri-investissement, monsieur Person. Est-ce qu'on est en train de les liquider? C'est un fonds pour les mauvais jours. Est-ce que les producteurs font des retraits? Car c'est la catastrophe par les temps qui courent...

M. Stuart Person: Le programme d'Agri-investissement serait une bonne source de fonds pour ceux qui en ont besoin. L'ennui avec le système actuel, c'est qu'il n'existe pas depuis assez longtemps pour que des sommes suffisantes aient eu le temps de s'accumuler. C'est dommage que le plafond ne soit pas plus élevé. À l'heure actuelle, il est d'environ 15 000 \$ par exploitation agricole. Pour une exploitation de 5 000 à 10 000 acres, cela ne donne pas une source de liquidités très importante, même si le producteur a investi le maximum au cours des dernières années.

Ce fonds pourrait aider, mais ce qu'il nous faut vraiment, c'est que le plafond des avances de fonds soit relevé, surtout pour les grands producteurs qui ont besoin de liquidités pour tenir le coup. En effet, il faut que FAC, la Banque Scotia et toute autre institution qui ont accordé des prêts pour les intrants l'an dernier repoussent les échéances, jusqu'à l'été, voire jusqu'à l'automne, sans que ce taux d'intérêt de 18 % ne s'applique, car cela aurait un effet absolument dévastateur. Cela représente une augmentation de 20 % pour les intrants, simplement parce que les producteurs n'auront pas pu rembourser leurs prêts.

M. Randy Hoback: Même si vous aviez un contrat qui vous aurait permis de le rembourser, si le grain avait pu être livré...

Le président: Merci, monsieur Hoback, votre temps est écoulé.

Vous avez posé de bonnes questions.

Nous passons maintenant à M. Eyking, pour cinq minutes. Je vous en prie.

● (1710)

L'hon. Mark Eyking: Merci, monsieur le président. Merci beaucoup à nos invités d'être venus.

Nous avons entendu beaucoup de choses cet après-midi au sujet de la situation dans les Prairies. Lorsque j'y suis allé l'automne dernier, j'ai été ravi de voir la récolte abondante. Les prix étaient

élevés et tout allait bien. Je pense que, si notre comité y allait maintenant, nous rencontrerions de nombreux producteurs en colère.

La réalité qu'on nous décrit aujourd'hui pourrait devenir la norme. Allison, je pense que vous avez mentionné que nos producteurs font un travail extraordinaire avec de nouvelles variétés. Cette récolte pourrait devenir normale à l'avenir. Et alors, pour cette récolte normale, je pense qu'on a mentionné que 20 millions de tonnes pourraient être reportées. C'est incroyable.

Je pense qu'il a été dit à maintes et maintes reprises que cette loi sur les chemins de fer manque de mordant. C'est pourquoi les chemins de fer ne prennent pas vraiment au sérieux le gouvernement. Aux États-Unis, on sait que le gouvernement américain a le pouvoir d'intervenir, que ce soit une menace cachée ou autre chose, et les chemins de fer le prennent au sérieux.

Je crains bien que ces compagnies de chemin de fer ne vont pas changer du jour au lendemain, ni au cours des prochaines semaines non plus, soit parce qu'elles se sont engagées à transporter d'autres produits, soit parce qu'elles ne peuvent pas trouver de nouvelles locomotives.

Je crains que certaines de nos locomotives se dirigent de plus en plus vers le Sud. Qu'est-ce qui les empêcherait, puisque bon nombre de ces compagnies ont des lignes aux États-Unis? Alors, vous savez, la situation pourrait s'aggraver, à moins que ce bâton... Le NPD dit qu'il nous faut un bâton et qu'il faut imposer des amendes de plusieurs millions de dollars aux compagnies qui ne font pas leur travail.

J'aimerais parler un peu plus, monsieur White, de quelque chose que vous avez mentionné. Vous avez évoqué des mécanismes entre autres choses, mais vous savez, à moins que quelqu'un dise: « Très bien, les gars, les navires attendent et cela va coûter un million de dollars par jour aux compagnies de chemin de fer », à moins qu'elles n'entendent ça ou ne sachent cela, les compagnies ne vont pas changer. Je ne le pense pas. C'est, je crois, ma première question. Quel sera le bâton, et combien devrait-il coûter?

M. Rick White: Je pense que les conséquences, le bâton, doivent être stipulés dans le contrat, car, à l'heure actuelle, il y a trois grands intervenants dans la chaîne, c'est-à-dire le producteur et l'expéditeur, la société céréalière, puis la compagnie de chemin de fer, jusqu'au terminal et jusqu'à bord du navire. Tous les maillons de la chaîne contractuelle doivent être liés par des amendes réciproques, entre chacun des maillons de la chaîne, où chacun est responsable envers l'autre. Il faut de véritables amendes et répercussions pour la partie qui ne respecte pas ses engagements contractuels.

Ainsi, si les navires attendent et si la faute est imputable à la compagnie de chemin de fer, le transporteur maritime lui impose des frais de surestaries. Si la compagnie céréalière est responsable envers le producteur, elle va exiger que le chemin de fer soit responsable envers elle. L'ensemble de la chaîne doit être resserré au moyen d'amendes réciproques d'un bout à l'autre afin de rendre le système responsable. Je pense que c'est ça le bâton qu'il faut.

L'hon. Mark Eyking: Voici ma deuxième question. Demain, c'est la journée du budget et c'est là que doit se trouver la solution. J'espère tout simplement que le grain va bouger au cours des prochains mois et qu'au printemps tout le monde aura des cellules à grain vides, mais je crains que cela ne se produise pas et que la valeur du grain va diminuer. Il y a aura des clients malheureux.

Je suppose que le gouvernement devra augmenter le budget de l'agriculture afin d'aider ces producteurs à tenir le coup. C'est déjà bien assez grave de faire une mauvaise récolte et de devoir présenter une demande à l'assurance récolte, mais lorsque tout a été récolté et emmagasiné, le coût est encore plus élevé.

Je sais que le gouvernement a divers programmes, certains en collaboration avec les provinces, mais au bout du compte, est-ce ainsi que les producteurs vont avoir de l'argent en poche s'ils doivent jeter leurs récoltes?

Peut-être que Stuart pourrait répondre également à cette question.

M. Stuart Person: Pour ce qui est des programmes, le [Note de la rédaction: *difficultés techniques*]... programme a été réduit un peu depuis la dernière fois. Le moment n'aurait pas pu être plus mal choisi, je suppose, pour un producteur qui se retrouve dans cette situation. Ce programme lui aurait peut-être donné de l'argent. Je ne dis pas que tous les changements sont mauvais, mais, du même coup, le niveau d'indemnisation ne sera pas aussi élevé.

En fait, le programme que vous devez examiner, à l'heure actuelle, c'est le programme d'avance de fonds. Je pense que les producteurs pourraient encore réaliser un bénéfice si seulement les choses commençaient à bouger et que ces niveaux de base élargis étaient enlevés. Je pense vraiment que toutes les exploitations agricoles de l'Ouest qui ont eu une récolte exceptionnelle gagneront un bon montant, si seulement nous pouvons transporter le grain et obtenir les prix offerts sur les marchés à terme.

• (1715)

Le président: Merci, monsieur Eyking, de vos questions.

Nous passons maintenant à M. Dreeshen, pour cinq minutes. Je vous en prie.

M. Earl Dreeshen (Red Deer, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins.

J'aimerais revenir un instant à ce que nous disait tout à l'heure M. Heimbecker au sujet des ports et voir quelques-uns des problèmes qu'il y a là, et également faire le lien avec ce qui a été dit au sujet des problèmes de liquidité, car il y a deux ou trois aspects différents dont il faut tenir compte. Il y a des transformateurs locaux qui ont vu avoir des problèmes de liquidité. Nous avons également des expéditeurs qui, si la situation ne débloque pas, auront le même problème car ils gagnent de l'argent seulement lorsqu'ils livrent le grain au silo élévateur, par exemple. Bien sûr, il y a également les agriculteurs qui ont des problèmes de liquidité.

L'une des choses dont on a parlé, c'est, bien entendu, la question de la souplesse du programme d'avance de fonds, mais étant donné le petit nombre de personnes recevant des avances — le dernier chiffre que j'ai entendu c'est 40 %.

Monsieur White, votre association est responsable de cela. La première chose que j'aimerais vous demander à ce sujet concerne le processus de demande d'une avance de fonds. Vous devez obtenir les détails — car votre association ne les a pas reçus — afin de pouvoir gérer les avances. Je me demande si vous avez trouvé le moyen de réaliser des gains d'efficacité et d'effectuer ces avances plus rapidement.

M. Rick White: Merci beaucoup pour la question. C'est une excellente occasion de vous expliquer le processus.

Lorsqu'un agriculteur veut demander une avance de fonds au programme, il vient nous voir puisque nous en sommes un des principaux administrateurs. Il y a plusieurs possibilités. On peut nous

contacter par téléphone et parler à un représentant et, en l'espace d'une quinzaine de minutes, un de nos gestionnaires de compte de la CCGA prendra en note toute l'information. L'agriculteur donne les renseignements, nous les lui envoyons immédiatement par télécopieur, il signe les documents et nous les renvoie par télécopieur. Il s'agit d'un processus très rapide et sans difficulté. Si l'agriculteur appelle aujourd'hui, un chèque pourrait être déposé dans son compte dès le lendemain. Ça prend cinq jours ouvrables, tout au plus.

Nos temps de traitement se sont beaucoup améliorés. On peut ouvrir une session et remplir sa demande en ligne, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. On peut télécharger les formulaires sur notre site Web pour remplir la demande à la main. Nous offrons tous nos services par fax. Nous acceptons désormais les signatures par télécopieur. Tout cela s'inscrit dans le cadre des efforts déployés ces dernières années pour améliorer le service et faire en sorte que les agriculteurs reçoivent le plus rapidement possible l'argent qu'ils désirent et qu'ils méritent. Nous avons donc grandement amélioré nos services et nous administrons le programme depuis près de 30 ans maintenant.

M. Earl Dreeshen: Merci beaucoup pour cette réponse. Je crois qu'il s'agit d'un aspect important.

L'autre aspect que j'aimerais aborder — et cela a déjà été mentionné — a trait au fait que les agriculteurs font également face à des lignes de crédit. C'est important puisque, comme on l'a déjà évoqué plus tôt, il s'agit d'une double récolte, à savoir celles de 2013 et 2014, et nous essayons de faire concorder les choses. Mais je suis certain que vous allez pouvoir, si c'est ce que vous décidez, harmoniser le tout pour aider les personnes dans cette situation.

Comme je l'ai toujours dit, il y a également autre chose quand on traite avec les services ferroviaires. Je sais que, plus tôt aujourd'hui, j'ai entendu dire que peut-être en juin, elles ne savaient pas exactement à quoi allaient ressembler les récoltes, mais c'est difficile de se perdre quand la voie est déjà toute tracée. Si vous regardez le niveau des récoltes obtenu en juillet et en août, je crois qu'on aurait déjà dû se dire qu'on allait avoir ces problèmes. Si les compagnies céréalières ne l'avaient pas déjà signalé, je crois que cela aurait déjà dû mettre la puce à l'oreille.

Nous essayons de trouver des solutions à ce problème. Nous avons parlé d'autres marchandises, la potasse, le charbon, le pétrole et les autres produits acheminés par rail à l'heure actuelle. Mais le secteur céréalier est celui qui perd le plus à l'heure actuelle, car les compagnies ferroviaires ont élargi ou ont diversifié leurs activités, car il n'y a pas de débouchés pour les ventes. À votre avis, les différents transporteurs de différents types de marchandises pourraient-ils collaborer, et votre organisation serait-elle prête à discuter avec eux?

M. Rick White: J'imagine qu'à titre de transporteurs, nous appartenons — et les transporteurs de céréales y appartiennent également — à la Coalition des expéditeurs par rail, un groupe multisectoriel composé de transporteurs de toute l'industrie qui se sont réunis il y a quelques années pour parler des enjeux ferroviaires, dans un effort conjoint visant à faire le point sur la situation et voir ce qui devait être fait face à cette évolution.

Il règne un niveau de coopération très élevé au sein de ce groupe. On y propose des idées et des solutions qui fonctionnent pour tout le monde et que l'on transmet ensuite au secteur ferroviaire et aux députés, le tout à l'unisson, pour envoyer un message clair de la part des expéditeurs. Ces efforts sont réels et se poursuivent. Nous jouons toujours un rôle actif au sein de la Coalition des expéditeurs par rail.

• (1720)

M. Earl Dreeshen: D'accord, merci.

Le président: Merci, monsieur Dreeshen.

Maintenant, je vais donner la parole à Mme Raynault qui dispose de cinq minutes. Allez-y s'il vous plaît.

[Français]

Mme Francine Raynault: Merci, monsieur le président.

Je suis touchée par les problèmes que vivent les producteurs et les productrices agricoles. J'ai été agricultrice et j'ai déjà dû demander une marge de crédit au printemps pour redémarrer l'entreprise. Ce que vous avez dit me touche beaucoup. Je connais tous les soucis financiers auxquels vous ferez face dans les prochaines semaines. Si le grain récolté à l'automne n'est pas vendu maintenant, vous et d'autres producteurs perdrez des sommes d'argent assez importantes, parce que la qualité du grain sera moindre en raison du temps d'entreposage.

Si vous devez prolonger la période pendant laquelle vous avez recours à votre marge de crédit ou à des prêts et ainsi verser plus d'intérêts, arriverez-vous à joindre les deux bouts et à commencer une nouvelle récolte ce printemps ou au printemps de 2015? Les dettes vont s'accumuler, tandis que la joie de produire des grains va peut-être diminuer.

Qu'en pensez-vous? Même si vous l'avez dit tout à l'heure, j'aimerais que vous le répétiez afin que les gens sachent ce qui se passe. On idéalise souvent la vie sur une terre ou sur une ferme, mais derrière cela, il y a des problèmes et des inquiétudes, qui peuvent aussi être d'ordre familial.

Monsieur White ou madame Ammeter, vous pouvez répondre.

[Traduction]

Mme Allison Ammeter: J'aimerais beaucoup en parler, merci.

J'y vois un problème plus profond. Nous sommes ici pour parler de trains et de liquidités, d'avances de fonds et de solutions, mais j'ajouterai que, si cela continue, il n'y aura pas que les agriculteurs. Si les agriculteurs ont des liquidités très limitées, nous allons nous concentrer sur l'envoi d'une récolte et un paiement de base. Vous vous apercevrez que, dans les petites villes des Prairies, les restaurants vont en pâtir car il n'y aura pas beaucoup de revenus disponibles, tout comme les concessionnaires d'automobiles, les salles de quilles et les magasins de vêtements. Il n'y a que l'embarras du choix, n'est-ce pas? Vous vous apercevrez qu'il n'y a pas que les agriculteurs qui auront du mal si nous manquons de liquidités, pas parce que nous avons besoin de la charité, mais parce que nous sommes à court d'argent, car notre produit ne peut pas être vendu. Cela va commencer à toucher toute l'économie. Quand vous voyez des usines de transformation par exemple qui n'arrivent pas s'approvisionner et commencent à licencier leurs employés, ça devient grave. Il s'agit d'une crise qui, très rapidement, pourrait se transformer en catastrophe.

Pour répondre à votre question, j'ai entendu des gens dire qu'ils n'allaient rien planter. J'espère qu'ils ne le feront pas. J'ai entendu dire qu'ils allaient planter, mais qu'ils ne mettraient que très peu d'engrais. J'espère là aussi qu'ils ne le feront pas. J'ai entendu parler de gens qui

avaient fait preuve de beaucoup de créativité pour trouver des prêts. J'ai entendu toutes sortes de suggestions, mais il faut admettre qu'il s'agit d'un énorme montant d'argent à investir dans une nouvelle récolte. Nous comptons sur la récolte précédente pour couvrir ces coûts. Il y a donc beaucoup d'idées qui circulent. Nous sommes en février. Reposez-moi la question en avril. J'espère vraiment qu'en avril nous dirons: « Bravo! Ils s'en sont vraiment sortis et toutes les céréales ont été acheminées. »

[Français]

Mme Francine Raynault: Plus tôt, on a dit que l'usine ne recevrait pas le canola pour en extraire de l'huile. Elle aussi sera touchée, parce qu'elle n'aura pas le produit de base, le produit de la récolte nécessaire à sa production. Cela va-t-il entraîner automatiquement des coûts supplémentaires pour les consommateurs?

• (1725)

[Traduction]

M. Rick White: Tôt ou tard, le produit doit être acheminé. J'imagine donc qu'en ce qui a trait au service ferroviaire et l'exportation de pétrole, j'essaie simplement de souligner qu'il existe des problèmes, même dans le transport des marchandises. Il y a encore des choses qui sortent de ces installations. On exporte encore du pétrole, mais il s'agit des occasions qu'on nous empêche de saisir, qu'on nous empêche d'élargir et qui frappent le marché de plein fouet lorsque le marché paye le prix. Nous sommes complètement bloqués à l'heure actuelle à un niveau moyen, et pourtant, rien dans la situation n'est moyen, du point de vue tant des agriculteurs que des transformateurs et d'autres industries.

Les choses bougent, mais si nous ne pouvons pas exporter de l'huile de canola vers le marché américain, par exemple, ils se feront un plaisir de remplir les tablettes des magasins avec de l'huile de soja. Il s'agit d'un énorme manque à gagner pour les agriculteurs canadiens.

Le président: Merci beaucoup, madame Raynault.

Passons maintenant à M. Lemieux, pour cinq minutes. Je vous en prie.

M. Pierre Lemieux: Merci beaucoup, monsieur le président

Je vais revenir à mon commentaire précédent et terminer, car le président m'a interrompu de manière très impolie, au dernier tour. Je ne vais pas vous poser la même question sur les retombées d'une grève, car nous avons clairement entendu des témoins précédents nous dire qu'elle aurait des effets dévastateurs et catastrophiques sur une situation déjà mauvaise. Je tiens à dire que, au gouvernement, nous sommes naturellement d'accord avec vous, et c'est pourquoi nous avons proposé cet avis de projet de loi si rapidement. Nous sommes conscients des effets qu'une grève aurait sur vous et sur les autres secteurs de l'économie.

Je voudrais vous poser une question sur les limites ferroviaires. D'un côté, les compagnies de chemin de fer maintiennent des taux raisonnables et prévisibles pour les agriculteurs; d'un autre côté, elles pourraient en réalité sous-évaluer, du point de vue ferroviaire, l'expédition des céréales par opposition à l'expédition d'autres marchandises dont les exploitants sont prêts à payer davantage pour faire tirer des wagons par une locomotive.

J'aimerais connaître votre opinion, Allison, sur ces limites placées sur les produits agricoles. Pensez-vous qu'il s'agisse d'une bonne idée? Pensez-vous qu'ils pourraient en réalité avoir l'effet contraire, à l'heure actuelle — et je n'ai pas de réponse à cette question —, parce qu'une compagnie ferroviaire pourrait éventuellement gagner davantage en transportant d'autres marchandises, dans d'autres types de wagons?

Mme Allison Ammeter: Non, à titre de céréaliers, nous ne pensons pas que ces revenus admissibles — il s'agit vraiment d'un maximum et non pas d'une limite — soient contraignants pour l'expédition des céréales. Cela n'impose aucune limite. Ils sont libres de transporter autant de céréales qu'ils le veulent. En réalité, seule la moitié des couloirs sont assujettis à cette limite.

M. Pierre Lemieux: J'abordais la chose sous un angle quelque peu différent.

Mme Allison Ammeter: Oh, suis-je passée à côté de la question?

M. Pierre Lemieux: Je vais vous expliquer mon angle d'approche. Si une locomotive peut tirer, admettons, 200 wagons et qu'elle a le choix de tirer, pour faire simple, 200 wagons de céréales ou 200 wagons-citernes de pétrole? Et si elle tire des revenus supérieurs avec le pétrole, la limite dans ce cas-ci n'aurait-elle pas un effet néfaste sur les wagons mis à la disposition du transport ferroviaire?

Mme Allison Ammeter: Voulez-vous répondre à cette question?

M. Rick White: Oui, certainement.

Je crois que je comprends la question.

En tant qu'agriculteurs, nous avons examiné la question — à savoir si le plafond des revenus avait une incidence sur le niveau de services que nous obtenons — et nous en sommes arrivés à la conclusion que ce n'était pas le cas. Nous sommes présents à la table de la Coalition des expéditeurs par rail. Ils paient le tarif commercial intégral, pour certaines de leurs expéditions, tout comme ils paient un prix exorbitant pour les envois commerciaux d'huile à partir des usines de trituration au Canada, vers les États-Unis. Ils paient très cher pour ça.

Nous sommes tous confrontés au même faible niveau de services ferroviaires. À nos yeux, il n'y a pas de lien entre le plafonnement des revenus pour le transport des céréales et le transport commercial qui est beaucoup plus rémunérateur. Nous recevons tous un piètre service.

À notre avis, la limite en matière de revenu est adéquate pour que les services ferroviaires fassent leur travail, mais étant donné qu'ils ont le monopole, ils aiment maximiser leur profit en tentant de minimiser leur coût de transport en tout temps, que les revenus soient là ou pas. Les revenus leur permettent uniquement de facturer ce que le marché peut absorber et cela n'a pas une grosse incidence sur leurs décisions quotidiennes à l'égard de ce qui est transporté.

Mme Allison Ammeter: Je serais d'accord.

M. Pierre Lemieux: S'il y a beaucoup de profits à faire, pensez-vous que cela les pousserait à prendre une décision en faveur d'un secteur de l'économie qui leur offre le plus de profits.

Mme Allison Ammeter: J'imagine que oui.

M. Pierre Lemieux: Ce serait, à vos yeux, une décision d'affaires tout à fait normale.

M. Rick White: C'est ce qu'on pourrait penser, mais dans ce cas-là, les céréales seraient la dernière marchandise à être transportée. Il n'y aurait aucun transport de céréales. Il y aurait le pétrole, il y aurait les voitures, il y aurait les produits forestiers, il y aurait tout le reste à

l'exception des céréales. Mais ce n'est pas ce qui se produit et c'est en raison du même niveau d'obligations pour les transporteurs, en vertu de la Loi sur les transports au Canada, selon laquelle les services ferroviaires doivent offrir des services adaptés et adéquats à tous.

• (1730)

M. Pierre Lemieux: Très bien. J'aimerais vous poser une question au sujet des paiements versés aux producteurs agricoles.

Allison, vous nous avez expliqué que les producteurs reçoivent des paiements lorsqu'ils acheminent leurs produits vers les marchés — ou encore par les silos à grains qui eux les acheminent vers les marchés. J'imagine que c'est un système qui fonctionne généralement plutôt bien. Vous êtes en mesure de rembourser vos prêts. Vous pouvez contracter un nouvel emprunt pour la campagne agricole suivante.

Voici ma question. On a dit plus tôt que le rendement des sociétés ferroviaires était de 5 % inférieur cette année en nombre de tonnes acheminées comparativement à l'année dernière. Si on laisse de côté les chiffres se rapportant à la récolte de cette année, il s'agirait d'une diminution de 5 %. Mais les producteurs éprouvent des difficultés financières. Est-ce en raison du prix trop faible pour les récoltes cette année, à cause du manque de...? Je voudrais simplement préciser ce point, qu'il ne s'agit pas tant d'une question de volume, mais plutôt du faible prix de vente causé par les problèmes d'acheminement des produits vers les marchés.

Mme Allison Ammeter: Il s'agit en fait d'un joyeux mélange de plusieurs facteurs. D'abord, les prix ont chuté après la récolte, en raison à la fois du fort volume et des problèmes d'acheminement. À cela s'ajoute le fait que les sociétés ferroviaires, en plus de ne pas transporter suffisamment de grains, ne le font pas de manière équitable en fonction des quantités récoltées. À titre d'exemple, nous sommes situés près du corridor de l'autoroute 2 et du port de Vancouver. Une plus grande proportion de notre grain est acheminée, mais j'ai entendu parler d'un silo à Tisdale qui n'a été desservi par aucun wagon depuis le mois de novembre.

M. Pierre Lemieux: Cela répond à la question que j'allais vous poser...

Mme Allison Ammeter: De plus, les choses ne se font pas dans les règles de l'art.

Le président: Monsieur Lemieux...

M. Pierre Lemieux: J'ai plusieurs autres questions à poser, monsieur le président.

Le président: Je sais qu'il vous reste probablement deux ou trois questions à poser, mais votre temps est écoulé.

Je tiens à remercier les témoins de leurs excellents exposés. Il s'agit d'un enjeu qui préoccupe grandement tous les partis et tous les membres du comité. Nous poursuivrons cette étude mercredi. Je crois que nous entendrons les organisations ferroviaires ainsi que d'autres organisations de producteurs.

Je demanderais au comité de bien vouloir rester quelques instants, car il nous faut traiter de questions relatives au budget de cette étude.

Merci beaucoup, chers témoins, et bonne chance pour la suite des choses.

Il s'agit du budget. M. Hoback propose que nous acceptions le budget pour faire venir les témoins.

(La motion est adoptée.)

Le président: Merci. Bon travail.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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.

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 du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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 Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>