



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 015 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 12 février 2014

Président

M. Bev Shipley

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le mercredi 12 février 2014

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC)): La séance est ouverte. Il s'agit de la 15^e séance, qui est tenue conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et qui vise l'étude du système de manutention des grains au Canada.

Je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins, qui comparaitront de 15 h 30 à 16 heures. Nous avons peu de temps. Nous avons déjà discuté avec eux, et ils témoigneront par vidéoconférence.

L'agent exécutif en chef de l'Administration portuaire de Thunder Bay, Tim Heney, prendra la parole.

Feront également de même, par vidéoconférence, Lynn Jacobson et Humphrey Banack, respectivement président et deuxième vice-président de l'Alberta Federation of Agriculture.

Puis nous entendrons, par vidéoconférence, Robert Chapman, directeurs des grains, South West Terminal, de l'Inland Terminal Association of Canada; il se trouve à Swift Current, en Saskatchewan.

Je crois que nous commencerons par l'agent exécutif en chef de l'Administration portuaire de Thunder Bay, M. Tim Heney, qui comparaitra par vidéoconférence. C'est bien cela?

Monsieur Heney, nous entendez-vous?

M. Tim Heney (agent exécutif en chef, Administration portuaire de Thunder Bay): Oui, je vous entends. Et vous?

Le président: Nous avons demandé aux témoins de prononcer une allocution d'ouverture de cinq minutes. Nous garderons donc un bon oeil sur l'horloge, et les membres pourront par la suite poser une première série de questions.

C'est à vous, monsieur Heney. Vous disposez de cinq minutes.

M. Tim Heney: Merci, monsieur le président.

Au nom de l'Administration portuaire de Thunder Bay, je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner.

Le port de Thunder Bay est le point d'entrée de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'Ouest du Canada, et 95 % des marchandises manutentionnées au port arrivent de l'Ouest, et les grains comptent pour 75 % de ces marchandises. Au total, 7,5 millions de tonnes de marchandises y sont chargées par année, ce qui fait de Thunder Bay la 9^e administration portuaire en importance sur 19 au Canada.

Il s'agit de la seconde administration portuaire en importance sur les Grands Lacs, et nous avons l'honneur d'être le plus grand port d'exportation de la voie maritime: plus de 85 % des cargaisons traversent la voie maritime pour se rendre en Europe, dans le nord de l'Afrique et en Amérique latine. Le port dessert aussi les marchés de l'Est du Canada et ceux des États-Unis qui bordent les Grands Lacs.

La voie maritime du Saint-Laurent est la plus grande voie navigable intérieure du monde, et elle a été construite pour donner

aux agriculteurs de l'Ouest un accès direct aux marchés européens. À l'heure actuelle, plus de 2 milliards de dollars y sont investis, dont 1 milliard visant la construction de bâtiments, ce qui est attribuable au retrait des droits de douane de 25 % qui était imposés aux navires construits à l'étranger.

Bien que davantage de navires transocéaniques aient utilisé le port la dernière année, il est grand temps que l'on mène un examen des coûts liés à la réglementation qui sont imposés au système, notamment ceux liés aux péages, au pilotage, aux services maritimes et aux brise-glaces. Ces coûts dépassent maintenant les 135 000 \$ par voyage pour les navires océaniques qui se rendent à Thunder Bay, et ils affaiblissent la compétitivité de la voie maritime, alors même que les expéditions de grains via Churchill sont subventionnées.

À l'heure actuelle, il y a huit silos à Thunder Bay, et on peut y entreposer en tout 1,2 million de tonnes métriques de grains; nul autre port en Amérique du Nord ne peut en entreposer autant.

Le port a le plus court temps d'escale de tous les ports de l'Ouest du Canada. Il a en outre amélioré sa durée de cycle des wagons de 36 % au cours des 10 dernières années; on a ainsi réussi à avoir l'un des temps d'escale les plus rapides dans l'Ouest du Canada. James Richardson, Viterra, Cargill, P & H, Canada Malting, la Commission canadienne du blé, Western Grain et MobileEx exploitent tous des installations de grains au port.

En janvier dernier, la Commission canadienne du blé a acheté des installations à Thunder Bay et à Trois-Rivières; elle a ainsi témoigné de toute la confiance qu'elle a dans le corridor d'exportation du Saint-Laurent.

Tant le CP que le CN desservent Thunder Bay. Les expéditions de grains l'année dernière ont été moins importantes qu'en 2012. Les activités ont marché au ralenti au printemps et à l'automne, et les mois de novembre et de décembre se sont révélés dans la moyenne. Les déchargements de grains cette année sont aussi dans la moyenne, et l'intensification des activités qui serait attribuable à la récolte record ne s'est pas encore fait sentir.

L'année dernière fut la première année complète d'expédition suivant l'abolition du monopole de la Commission canadienne du blé. L'expédition de la majorité du blé et de l'orge relèvent maintenant de compagnies qui ont des installations au port et, à l'exception du terminal de Richardson, tous les terminaux portuaires ont fonctionné au ralenti en 2013.

Le port de Thunder Bay, qui possède les plus grandes installations d'entreposage de grains en Amérique du Nord et qui peut manutentionner plus de 18 millions de tonnes de grains, est prêt à recevoir la récolte record de l'année dernière. Les capacités d'entreposage au Manitoba ont dépassé les 100 %, et le printemps, la saison des inondations, approche.

C'est ce qui met fin à mes observations.

•(1535)

Le président: Merci beaucoup de votre concision.

Nous ferons en sorte que tout le monde puisse s'exprimer. J'accorde maintenant la parole à Lynn Jacobson et à Humphrey Banack, qui sont à Taber, en Alberta, et qui sont respectivement président et deuxième vice-président de l'Alberta Federation of Agriculture.

Soyez les bienvenus, et merci de participer à notre étude. Vous disposez de cinq minutes.

M. Lynn Jacobson (président, Alberta Federation of Agriculture): Bonjour. Je m'appelle Lynn Jacobson et je suis le président de l'Alberta Federation of Agriculture. Ma ferme se trouve à Enchant, dans le sud de l'Alberta, et je cultive du blé, des légumineuses, du canola, des graines de canola et de la luzerne porte-graine.

Je m'adresse à vous aujourd'hui au nom de l'Alberta Federation of Agriculture, la seule organisation agricole générale de la province. Nos membres représentent tous les secteurs de la production agricole. Nous travaillons également en étroite collaboration avec les autres organisations agricoles générales de l'Ouest sur les dossiers qui concernent tous les producteurs agricoles de l'Ouest du Canada.

J'aimerais d'abord remercier votre comité de me donner l'occasion de vous parler des très graves difficultés auxquelles les agriculteurs de l'Ouest se heurtent en ce moment pour expédier leur production de céréales et d'oléagineux. De notre point de vue, le principal problème est l'inadéquation du service ferroviaire. L'Ouest canadien a produit une récolte record en 2013, pour un total d'environ 90 millions de tonnes métriques de céréales, d'oléagineux et de légumineuses, soit près de 30 % de plus qu'en 2012. Certes, les conditions météorologiques de l'an dernier ont été favorables, mais cette récolte record est aussi due aux nouvelles technologies, à une meilleure protection des cultures, et à l'utilisation de variétés à rendement plus élevé. Autrement dit, nous estimons que cette tendance va se maintenir et que la production agricole des Prairies va continuer d'augmenter.

Les producteurs céréaliers, les divers paliers de gouvernement et les industriels ont tous investi dans des recherches visant à mettre au point, à l'intention des producteurs et de l'industrie, des variétés et des processus qui contribueront à augmenter la production agricole du Canada. Si nous ne pouvons pas compter sur un accès régulier aux marchés internationaux, ces investissements n'auront pas servi à grand-chose.

Compte tenu de ces investissements et d'une demande internationale en constante augmentation, les problèmes auxquels font face les agriculteurs ne vont que s'aggraver si on ne trouve pas une solution immédiate et pérenne à la capacité insuffisante de notre système de transport des céréales par voie ferrée. Voici un aperçu de la situation que nous vivons. La récolte de l'an dernier était de 90 millions de tonnes métriques, alors que la récolte moyenne est de 50,8 millions de tonnes métriques. Si les choses ne s'améliorent pas, nous aurons des stocks de report de 22 millions de tonnes métriques en 2014. Pour une année normale, ce report est de 8 millions de tonnes métriques.

Avec des stocks de céréales aussi considérables, il est évident que, si on ne trouve pas immédiatement une solution au problème de transport, la production de 2014, même si elle n'est que moyenne, aura un impact négatif sur le marché, étant donné que le Canada n'absorbe qu'environ 20 millions de tonnes métriques par an et que le reste doit être exporté. Le fait qu'un tel volume de céréales ne puisse pas être transporté a un effet délétère sur les prix, et les agriculteurs font face à un manque à gagner considérable. Selon les derniers

chiffres de Statistique Canada, et sans tenir compte des prix à terme, les revenus pour le canola devraient être inférieurs de 1,6 milliard de dollars à leur niveau normal, et pour le blé CWRWS, on prévoit que les revenus vont baisser de 1,2 milliard de dollars. En supposant que pour 50 % de la production les prix étaient fixés d'avance, ça signifie que les revenus du canola vont reculer de 823 millions de dollars et ceux du blé de 606 millions.

À l'heure actuelle, alors que nous avons une récolte record à livrer, les mouvements effectués par les sociétés de chemin de fer ont ralenti de 2 à 3 % par rapport à l'année dernière. Elles avaient prévu de déployer 11 000 wagons par semaine, mais ce n'est pas ce qu'elles font. En fait, le CP a réduit le nombre de locomotives et de wagons de 43 % et de 35 % respectivement, de sorte que 400 locomotives et 2 700 wagons sont hors service alors que nous en avons besoin pour acheminer au port d'exportation la plus importante récolte de céréales de notre histoire. Il faut ajouter à cela que le CP a réduit son personnel de 4 500 employés.

Notre réputation de fournisseur fiable s'en trouve fortement entachée sur les marchés. Par exemple, le Japon a annoncé la semaine dernière qu'il commencerait à acheter davantage de blé américain et moins de blé canadien parce que la capacité insuffisante des sociétés ferroviaires a retardé les livraisons canadiennes deux mois d'affilée, si bien que des minoteries japonaises ont manqué de céréales. Les retards des livraisons canadiennes indisposent même nos voisins du sud. Une usine américaine de General Mills a déjà commencé à importer de l'avoine de Scandinavie, parce que les fournisseurs canadiens ne sont pas fiables. Comme l'a dit Randy Roback: « C'est incroyable. Sur le plan logistique, comment peut-il être plus facile pour les États-Unis de faire venir de l'avoine de Scandinavie plutôt que de la faire venir du Manitoba et de la Saskatchewan, qui ne se trouvent qu'à 400 milles au nord? »

Plus de 50 bateaux attendent d'être chargés dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert. Les agriculteurs de l'Ouest canadien paient chaque jour autour d'un demi-million de dollars en frais de surestaries. Même les agriculteurs de Colombie-Britannique connaissent des pénuries de céréales fourragères étant donné que la majeure partie de ces céréales est expédiée vers l'est des Prairies. La situation est d'un ridicule consommé: les agriculteurs des Prairies sont aux prises avec des stocks records qu'ils ne peuvent pas expédier, alors que leurs collègues de Colombie-Britannique font des pieds et des mains pour se faire livrer des céréales fourragères.

En résumé, il faut absolument faire quelque chose, sans tarder. Voici la solution à court terme que nous proposons pour acheminer davantage de céréales jusqu'aux marchés, pendant les prochains mois. Les sociétés ferroviaires et les sociétés de manutention de céréales doivent collaborer pour utiliser au mieux la mise à disposition de ces nouvelles ressources. Enfin et surtout, le gouvernement fédéral doit faire appliquer la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises, afin de garantir une augmentation immédiate de la capacité de transport des sociétés ferroviaires.

•(1540)

Les sociétés ferroviaires détiennent un pouvoir commercial considérable sur les agriculteurs et les expéditeurs, et tant qu'on n'aura pas changé ça, le problème persistera. Il faut absolument que les sociétés ferroviaires comprennent bien qu'un système de transport efficace des céréales est crucial pour l'économie de l'Ouest canadien et pour notre réputation de fournisseurs fiables de produits de qualité internationale, au lieu de conserver la même approche qui consiste à organiser leurs systèmes logistiques de façon à maximiser les profits.

Le gouvernement est conscient du problème, et c'est pour cela qu'il a fait adopter l'an dernier la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Malheureusement, les dispositions de la loi ne sont pas assez musclées et elles n'obligent pas les sociétés ferroviaires à conclure un accord sur le niveau de service avec l'expéditeur; de toute façon, même si la loi les obligeait à le faire, aucune sanction n'est prévue en cas de non-respect. À notre connaissance, aucun expéditeur n'a pour l'instant signé de contrat de service en vertu de la loi actuelle.

De plus, si une société céréalière poursuit une société ferroviaire devant les tribunaux et obtient gain de cause, l'amende prescrite dans la loi est automatiquement versée au gouvernement, si bien que la société céréalière se retrouve sans service et doit payer des frais juridiques...

Le président: Je vais devoir vous demander de conclure assez rapidement.

M. Lynn Jacobson: Le gouvernement s'est engagé à revoir la loi l'an prochain, mais c'est maintenant qu'il faut le faire. Nous ne pouvons pas attendre encore un an. La loi doit être modifiée immédiatement afin d'obliger les sociétés ferroviaires à signer des contrats de service avec les expéditeurs et de prescrire des normes de rendement réalistes. En cas de manquement à ces normes, les sociétés ferroviaires devraient se voir imposer des amendes conséquentes.

Puisque vous avez la version écrite de mon intervention, je passe directement au dernier point.

En conclusion, les sociétés ferroviaires doivent faire partie d'un système efficace de transport des céréales, ce qui nécessite à la fois des ressources humaines améliorées et des infrastructures adéquates. On prévoit que le Canada doublera sa production céréalière d'ici 2050 et que notre pays continuera de jouer un rôle important pour alimenter les populations du monde entier. Les agriculteurs des Prairies sont prêts à faire leur part, mais cela ne servira à rien si les responsables du transport des céréales ne s'engagent pas à en faire autant pour atteindre cet objectif.

Nous recommandons la révision de la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises, afin de muscler les dispositions relatives à la conformité aux normes en matière de reddition de comptes, de contrats de service et de primes et sanctions.

Je vous remercie de m'avoir écouté. Je suis prêt à répondre aux questions que vous voudrez bien me poser.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Jacobson.

Passons maintenant à la vidéoconférence de Robert Chapman, gestionnaire des grains du South West Terminal pour l'Inland Terminal Association of Canada; M. Chapman se trouve à Swift Current, en Saskatchewan.

Vous disposez de cinq minutes, veuillez s'il vous plaît respecter votre temps de parole.

Attendez un instant, monsieur. Nous pouvons vous voir, mais nous ne vous entendons pas. Allumez votre microphone.

• (1545)

M. Robert Chapman (directeur des grains, South West Terminal, Inland Terminal Association of Canada): Le microphone est allumé. Je suppose que ça prend un certain temps avant que ça fonctionne. Désolé.

Le président: Tout fonctionne.

M. Robert Chapman: Merci beaucoup, mesdames et messieurs.

Je suis heureux de participer à cette étude au nom de l'Inland Terminal Association of Canada. Les sociétés membres d'Inland Terminal Association of Canada considèrent être essentielles à l'établissement d'un marché concurrentiel pour les agriculteurs. Toutes les sociétés appartiennent au moins à 50 % à des agriculteurs. Certains membres ont conclu des partenariats avec des compagnies qui s'occupent des lignes principales, alors que d'autres appartiennent à des agriculteurs qui ont personnellement investi dans la compagnie. Dans tous les cas, les membres permettent l'instauration d'une concurrence locale forte pour l'achat de grains, ce qui s'explique par la participation d'un grand nombre d'agriculteurs.

Parmi les membres d'Inland Terminal Association of Canada, on compte CMI Terminal, qui se trouve près de Naicam; Gardiner Dam Terminal près de Strongfield; Great Sandhills Terminal, près de Leader; North West Terminal à Unity; Providence Grain Solutions, qui est situé à Fort Saskatchewan et qui possède des installations en Alberta ainsi qu'une autre en Saskatchewan; Prairie West Terminal, près de Plenty; et South West Terminal à Gull Lake.

L'industrie de la manutention des grains s'est bien adaptée au nouveau contexte commercial qui a pris naissance pendant la dernière campagne agricole. Ceux d'entre nous qui avons réussi à passer au travers sont heureux de pouvoir continuer à faire croître nos entreprises.

Le 24 janvier, les membres de notre association ont tenu une réunion régulière, et un petit sondage a été mené pour savoir combien de commandes étaient en suspens, soit combien de wagons avaient été demandés, mais non fournis. Les représentants des huit terminaux qui étaient présents ont calculé que 4 300 wagons n'avaient pas encore été fournis à ce moment-là. Le groupe assure d'habitude le transport d'environ 2,4 millions de tonnes par année. Les commandes en suspens représentaient presque 20 %, alors qu'on parle d'ordinaire de 17 %.

Il ne s'agit pas, bien entendu, d'une année typique, puisque la récolte a été de 30 à 40 % plus élevée que la normale. Il convient aussi de souligner que les marchandises qui sont censées être transportées dans ces 4 300 wagons ont déjà été vendues.

Selon ce que nous avons compris, les deux compagnies ferroviaires ont décidé de recommencer à allouer des wagons en fonction des moyennes historiques. Lorsqu'elles se sont rendu compte de l'ampleur de l'arriéré, elles ont décidé de laisser tomber le système de commande permanente, qui était fondé sur les ventes effectuées et approuvées aux terminaux d'exportation.

Puisque nous sommes des compagnies de moindre envergure et que nous n'avons bien souvent qu'une seule installation de transport, nous n'avons pas autant d'options que les terminaux principaux, et il nous est donc plus difficile de respecter nos engagements lorsque l'offre de wagons est limitée. À notre avis, la capacité de transport doit être améliorée. L'industrie devra faire transporter de plus en plus de grains au fur et à mesure que la génétique et les pratiques agricoles progressent. Les récoltes en 2013 ont battu des records, mais nous croyons que cela deviendra la norme.

Le système doit reposer sur des mesures incitatives fondées sur le rendement qui profitent à tous les acteurs: le transporteur, le réceptionnaire et les sociétés ferroviaires qui transportent les marchandises. En ce moment, les exploitants de silo peinent à remplir les wagons dans les délais impartis et s'exposent ainsi à des sanctions pécuniaires. Aucune sanction de la sorte n'est infligée lorsque les wagons arrivent en retard ou dorment sur les rails remplis de grains.

Il faut que vous compreniez que le régime actuel est inéquitable, qu'il repose sur la perception de droits et qu'il avantage les compagnies ferroviaires. Nous militons en faveur de la conclusion d'ententes bilatérales fondées sur le rendement et la transparence et assorties de sanctions. Les compagnies ferroviaires doivent s'engager à fournir davantage de locomotives, de wagons et d'employés. Nous croyons que le plafond de revenus actuel permettrait l'octroi d'incitatifs pécuniaires — lesquels sont d'ailleurs nécessaires — aux compagnies ferroviaires.

Je pourrais prendre quelques instants pour vous donner des statistiques afin d'illustrer l'ampleur de l'arriéré, mais je suis certain que d'autres témoins vous en ont parlé et que vous êtes donc parfaitement au courant de la gravité de la situation cette année. Nous avons plutôt choisi de mettre l'accent sur le fait incontournable que le transport ferroviaire ne répond nullement aux besoins actuels.

Il y a un énorme coût, tant pour les agriculteurs que pour l'économie. On offre des prix bien plus bas aux agriculteurs à cause de l'arriéré, et les ventes de grains sont retardées, et ce, alors même que les prix sur le marché mondial du grain diminuent. Et c'est sans parler du fait que les coûts du système sont plus élevés qu'ils le seraient si le système fonctionnait comme il se doit. Les niveaux de base n'ont jamais été aussi hauts, ce qui fait diminuer d'autant plus le prix offert aux agriculteurs, et cette hausse est attribuable aux énormes frais de surestaries que nous, les exportateurs, payons pendant que les navires attendent d'être remplis de grains.

Les reports de stocks de grains à la fin de la campagne agricole font en sorte que l'arriéré logistique ne pourrait être réglé que dans deux ou trois ans si l'on ne met pas davantage de ressources de transport à notre disposition. Le Canada a la réputation d'être une source fiable d'approvisionnement, et l'arriéré actuel qui touche les ventes non menées à terme et l'incapacité d'effectuer d'autres ventes pourraient grandement nuire à cette réputation. Les acheteurs traditionnels commencent déjà à se tourner vers les États-Unis et d'autres sources. C'est toujours difficile de regagner des ventes perdues et des clients.

Inland Terminal Association of Canada souhaite faire partie de la solution. Voilà pourquoi nous avons soutenu financièrement Pulse Canada, une initiative en matière de logistique, qui a aussi reçu l'appui du fédéral, comme vous le savez. Il s'agit toutefois d'une mesure à moyen et long terme. Il faut réussir à améliorer la circulation à court terme, sans quoi le problème occasionnera de plus en plus de coûts.

Avant de terminer, je tiens à répéter que les sociétés membres d'Inland Terminal Association of Canada sont vraiment axées sur les agriculteurs. Elles ont été créées et financées par des agriculteurs, qui sont l'âme de ces sociétés. Les agriculteurs ont besoin de meilleurs services ferroviaires, et ils les méritent.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner et de m'avoir écouté. Je suis prêt à répondre aux questions que vous voudrez bien me poser.

•(1550)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chapman.

Ne tardons pas et commençons la série de questions; les membres disposeront de cinq minutes chacun. Débutons par Mme Brosseau.

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

Je tiens à remercier les témoins d'être ici aujourd'hui. Je pense que nous sommes tous sur la même longueur d'onde: il faut faire avancer les choses et trouver des solutions.

Je poserai la plupart de mes questions à M. Jacobson.

Dans vos observations, vous avez mentionné que vous aviez des réserves quant à la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Pourriez-vous nous dire quelles modifications vous souhaiteriez proposer au comité? Vous avez dit que vous aimeriez que la loi soit révisée, et un examen est d'ailleurs prévu l'année prochaine, mais vous proposez de mener cet examen dès maintenant.

M. Lynn Jacobson: Merci de la question.

En somme, la loi ne semble aucunement inciter les sociétés céréalières à signer pareil accord. Jusqu'à présent, nous avons vu juste, car aucune société n'a conclu d'accord. Selon ce qu'on nous a dit, le pouvoir de négociation et l'avantage pencheraient en faveur des compagnies ferroviaires.

Voici un autre problème: la conclusion de ces accords prend un temps fou et on ne peut faire appel à un arbitre qu'après un certain temps.

En outre, selon ce que nous avons pu constater, il n'y a aucune disposition expresse sur la reddition de comptes, les contrats de service, les primes et les sanctions. Et lorsqu'une compagnie ferroviaire doit payer une pénalité, elle doit la verser au gouvernement, alors qu'elle devrait manifestement la verser au transporteur ou au producteur.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Pourriez-vous soumettre ces recommandations de modification par écrit au comité? Seriez-vous en mesure de le faire?

M. Lynn Jacobson: Oui.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Merci.

Soulignons aussi qu'il s'agit d'un problème de logistique. Il faut que les parties intéressées communiquent davantage afin qu'une telle situation ne se reproduise plus, car la réputation du Canada parmi nos partenaires commerciaux a été minée. Il y aura réaction en chaîne, il faut donc rétablir la confiance de nos partenaires.

Que penseriez-vous de la création d'une agence spéciale chargée de la logistique dans le domaine du transport des grains au Canada?

M. Lynn Jacobson: Il en a déjà été question. Je me suis toujours demandé si la création d'une agence qui gérerait et surveillerait l'ensemble du trafic ferroviaire serait nécessaire si nous avions l'intention d'augmenter la capacité du réseau.

Aux États-Unis, surtout dans le domaine des céréales, toute vente et tout transport de marchandises sont signalés au département de l'Agriculture, ce que nous ne faisons pas au Canada, car on estime qu'il s'agit de renseignements commerciaux de nature exclusive qui appartiennent aux sociétés céréalières.

Les sociétés ferroviaires doivent désormais déclarer tout transport, entre autres choses, mais les sociétés céréalières devraient peut-être aussi être tenues de le faire afin que nous ayons un portrait global du réseau. Nous pourrions assurer une meilleure coordination du système si nous avions davantage de renseignements.

Mme Ruth Ellen Brosseau: D'autres témoins nous ont fait part de rumeurs selon lesquelles les sociétés ferroviaires favorisent certaines marchandises au détriment des grains.

Que pensez-vous de ces rumeurs, sont-elles fondées à votre avis?

M. Lynn Jacobson: Je ne peux pas dire qu'elles ne sont pas fondées, mais je pense que tout le monde souhaite que cette société ferroviaire ait davantage de capacité et offre plus de services ferroviaires et d'espace.

Cette société ferroviaire a élaboré un plan logistique, et elle préfère accorder le plus de dividendes possible à ses actionnaires. Vous pouvez consulter ses rapports trimestriels qui font état de ses profits et de ses pertes, et vous serez à même de constater ce que cette stratégie lui rapporte. Or, cette stratégie a certainement un effet dévastateur sur le reste des Canadiens, surtout sur les habitants de l'Ouest.

M. Humphrey Banack (deuxième vice-président, Alberta Federation of Agriculture): On devrait pouvoir les obliger à rendre des comptes... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... et d'autres éléments.

M. Lynn Jacobson: Oui.

Pourriez-vous répéter la dernière partie de votre question?

Mme Ruth Ellen Brosseau: La dernière partie de la question... mon Dieu, où en étais-je?

Désolé, j'étais en train de penser à une question complémentaire. Si nous devons prendre des mesures aujourd'hui, pour le court terme, que recommanderiez-vous que nous fassions pour que les trains recommencent à circuler dès maintenant? Quelle recommandation ajouteriez-vous au rapport?

M. Lynn Jacobson: Dès maintenant?

Mme Ruth Ellen Brosseau: Dès maintenant.

M. Lynn Jacobson: Le fait qu'une grande quantité de grains ne puissent pas être transportés constitue une crise qui secoue l'Ouest canadien. Les contrats de novembre sont reportés en avril ou en mai de cette année. La vallée de la rivière Rouge va probablement être inondée, et il y a beaucoup de grains dans cette région. Aucun plan logistique n'a été élaboré pour remédier à ce problème. En fin de compte, il faut planifier l'ensemble du réseau et instaurer des sanctions.

Les sociétés ferroviaires, à l'heure actuelle, n'ont pas les locomotives ni les employés nécessaires pour faire circuler les wagons, et cette planification a commencé il y a de 9 à 12 mois. Le CN a vécu la même chose il y a quelques années, et ils ont perdu des employés et des locomotives.

Si l'on veut que le transport des grains recommence immédiatement dans l'Ouest canadien, il faudrait enlever des ressources ferroviaires à d'autres industries, telles le charbon, la potasse, etc., pour en faire profiter l'industrie céréalière. Puisqu'elles n'ont pas les capacités nécessaires pour transporter les grains, les compagnies ferroviaires devraient priver de ces ressources d'autres secteurs afin d'y parvenir.

Si elles ne le font pas, cette année sera un désastre, ça ne s'améliorera pas. Mais nous redoutons par-dessus tout que la situation ait des répercussions l'année prochaine et qu'elle cause une crise encore plus sérieuse, car bien des agriculteurs auront de graves problèmes de liquidités si ça continue.

•(1555)

Le président: Merci, madame Brosseau.

Monsieur Hoback, vous disposez maintenant de cinq minutes.

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Merci, monsieur le président, et merci, messieurs, de témoigner par vidéoconférence sur ce très important sujet. Les agriculteurs du Nord-Est de la Saskatchewan avaient d'ailleurs commencé à se plaindre de la situation dès la fin de la récolte. Les choses ont commencé à ralentir à cette époque. J'avais des doutes à l'égard de quelques sociétés céréalières et de leurs contrats, j'ai encore des doutes, d'ailleurs, mais

il faut reconnaître à l'heure actuelle que les compagnies ferroviaires n'ont tout simplement pas été à la hauteur.

Voici ma question. Pensez-vous que les compagnies ferroviaires ont les capacités nécessaires pour s'occuper du transport d'une récolte qui serait même inférieure à la moyenne?

M. Humphrey Banack: Je pense qu'il leur sera très difficile de satisfaire à la demande à l'avenir. En ce qui concerne les capacités, il faut sortir des sentiers battus pour trouver la solution. Il y a quelques semaines, nous avons participé à la réunion annuelle de l'Alberta Federation of Agriculture qui se tenait à Banff. Nous étions juste à côté de la voie ferrée qui traverse les montagnes, et une foule de biens de consommation y circulaient.

Je n'ai pas de réponse rapide. Il faudra peut-être sortir des sentiers battus pour assurer le transport des grains cette année, et nous devons le faire à l'avenir. La production dans l'Ouest continuera de croître notamment grâce à la génétique et à la recherche. Le Conseil canadien du canola a annoncé qu'il souhaite que 10 millions de tonnes de canola de plus soient produites en 2025 par rapport à 2015. Il n'existe pas de solution rapide. Il nous faut des services ferroviaires qui nous permettront de transporter ces récoltes.

Il faut se pencher attentivement sur la logistique. Comme Lynn l'a mentionné, les producteurs des côtes pourraient produire des rapports sur le transport et les ventes, ce que les Américains font déjà, ça pourrait être utile. J'aimerais savoir combien de tonnes de grains sont transportées dans notre réseau et transitent par nos installations portuaires; ces données sont disponibles aux États-Unis, mais pas au Canada. Les chiffres de ventes pourraient aussi nous aider à respecter les cibles futures.

M. Randy Hoback: Je suis curieux, monsieur Chapman. Quand un train quitte votre terminal, êtes-vous en mesure de le suivre pour savoir combien de temps ça lui prend pour se rendre sur la côte Ouest? Quelques représentants d'autres terminaux m'ont dit que les compagnies ferroviaires ne prennent qu'un ou deux wagons à la fois, puis les parquent sur des embranchements 50 ou 60 milles plus loin.

Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Robert Chapman: J'ai deux observations, une au nom de l'Inland Terminal Association of Canada, puis une autre qui concerne directement notre terminal, comme vous l'avez demandé.

Notre terminal est situé sur la voie principale du CP. De façon générale, lorsque les wagons sont ramassés, ils se rendent à destination en un seul voyage et les wagons, la plupart du temps, ne sont pas séparés. On compte 134 chargeurs de wagon à notre terminal. Tous nos membres ont au moins 100 chargeurs de wagon.

Les temps d'attente varient, et ils dépendent parfois, je pense, de la façon dont le lien avec la voie principale s'effectue. Cependant, les temps d'attente du groupe sont plus longs cette année, à notre avis, que l'année dernière. De plus, les niveaux de services offerts à notre groupe à ce jour cette année sont plus bas que ceux de l'année dernière.

M. Randy Hoback: Et qu'en est-il des retards et des arriérés accumulés selon vos contrats? Êtes-vous en train de charger des marchandises qui, selon les contrats, auraient dû être chargées en novembre? Si j'allais à votre terminal et que je vous disais que je souhaite faire livrer du blé ou du blé dur, quand pourrais-je les faire livrer?

M. Robert Chapman: Il faudrait attendre en juin ou en juillet, et je pense que la majeure partie de nos membres sont dans la même situation. Nous hésiterions énormément avant d'accepter: nous voudrions savoir ce que l'avenir nous réserve parce que les retards causent beaucoup d'incertitudes. J'estime que nous sommes en retard d'environ cinq à six semaines en moyenne, peut-être un peu plus.

M. Randy Hoback: D'accord. En ce concerne la nouvelle récolte de juin ou de juillet, les contrats commencent d'ordinaire à être confiés en septembre et octobre. Comment vous y prendrez-vous cette année, puisqu'il y aura probablement 20 millions de tonnes métriques reportées de l'année dernière en plus de tout ce qui ne sera pas livré? Je suis curieux de savoir si vous déploieriez beaucoup d'efforts cette année pour conclure des contrats, vu que l'année dernière vous avez manifestement été incapables d'exécuter de façon adéquate les contrats conclus à cause des compagnies ferroviaires.

• (1600)

M. Robert Chapman: Nous avons été extrêmement agressifs l'année dernière jusqu'en avril ou mai. Il est vrai que nous avons été assez chanceux de... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... et la récolte est effectuée plus tôt dans l'année. Nous avons donc été capables de faire à l'avance une partie de ce qu'on avait prévu, avant que le reste de la récolte de la province soit terminée.

Ce sera effectivement difficile de conclure des contrats pour la nouvelle récolte compte tenu des niveaux de service que nous pensons être capables d'offrir. Vu ce qui arrive d'ordinaire à court terme, nous serons davantage... Je ne veux pas utiliser les mots « conservateur » ou « responsable », mais disons que nous serons très prudents à l'avenir, parce que nous ne savons pas ce qui sera reporté à l'année prochaine. C'est un dilemme.

C'est une excellente question, monsieur, et je peux difficilement y répondre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur, et merci monsieur Hoback.

M. Eyking dispose de cinq minutes.

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Merci, monsieur le président, et je tiens aussi à remercier les témoins de participer à cette réunion par vidéoconférence. Il s'agit bien entendu d'un dossier très important, et j'ai quelques questions.

J'adresse ma première question au représentant de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

Vous m'entendez, Tim?

M. Tim Heney: Oui, je vous entends.

L'hon. Mark Eyking: Il semble que votre port affiche un très bon bilan quant à la rapidité de la manutention des grains. J'ai déjà visité votre port, mais je n'ai jamais vu le déroulement des activités.

Votre port est pris dans la glace pendant une bonne partie de l'année. Comparativement à Vancouver, faites-vous quelque chose différemment? Là-bas, ils semblent avoir de la difficulté à charger rapidement les navires.

M. Tim Heney: Thunder Bay a « hérité de la capacité ». En effet, il fut un temps où la majorité des céréales canadiennes étaient expédiées par notre port. Nous avons la réputation d'être le plus grand port céréalier au monde et nous avons toujours la plus importante capacité d'entreposage de céréales. C'est grâce aux nombreuses installations et à la capacité excédentaire que nous sommes en mesure de charger rapidement les navires; nous avons beaucoup d'installations et le tonnage a baissé en raison du corridor est. Beaucoup de céréales sont expédiées en Asie, alors notre port a

enregistré une forte baisse. Traditionnellement, on envoyait les céréales en Europe et en Union soviétique. Lorsque ces marchés ont changé, Thunder Bay a, bien sûr, enregistré une baisse du tonnage, mais nous avons toujours les installations.

Actuellement, il y a une sorte de ruée vers la côte Ouest, même pour les expéditions vers l'Europe, afin de profiter des tarifs marchandises anormalement bas sur les navires Panamax. Ces navires sont beaucoup plus larges que ceux qui peuvent naviguer sur la Voie maritime et les tarifs sont si attractifs sur ces navires qu'ils essaient d'en profiter en exportant le grain vers l'Europe en passant par le canal de Panama.

Le problème, c'est que cela entraîne des indemnités de surestaries à Vancouver. Si on additionne tous les coûts, il aurait probablement mieux valu expédier ces chargements par la Voie maritime. Notre délai de manutention est beaucoup plus rapide et pas besoin de passer par les Rocheuses pour aller à Thunder Bay; il y a une pente descendante entre les Prairies et notre port.

L'hon. Mark Eyking: D'accord. Merci beaucoup.

Ma question s'adresse aux deux autres témoins. Je pense que nous faisons allusion à ce qui fonctionne aux États-Unis et qui ne fonctionne pas chez nous. Je crois que, lundi, quelqu'un a mentionné que la menace qui plane sur les chemins de fer de notre voisin du Sud est plus grande.

Que se passe-t-il, par exemple, si un navire ne peut pas être chargé, comme ce fut le cas d'un navire en provenance du Japon, qu'il amarre à Seattle et qu'il y a une amende d'un million de dollars. Pensez-vous que cela réveillerait les chemins de fer et que, tout à coup, ils achèteraient et feraient circuler davantage de locomotives?

M. Humphrey Banack: Oui. Nous pensons que les lois et les contrats doivent être équitables pour les deux parties. Nous, en tant que producteurs et expéditeurs, avons un temps limité pour charger les wagons. Si nous ne le respectons pas, nous nous exposons à des pénalités. Par contre, nous recevons des primes de la part des chemins de fer si nous respectons les délais. Or, il n'y a pas de pénalités ou de primes pour les chemins de fer. Si nous devons respecter un contrat, nous — à l'instar des expéditeurs partout au pays, j'en suis certain, qu'ils expédient des produits miniers, forestiers ou autres — payerions volontiers une prime pour que notre produit soit livré plus tôt ou à temps.

La Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises prévoit uniquement des pénalités pour les chemins de fer. Or, on pourrait leur verser des primes lorsqu'ils fournissent un service exemplaire. On pourrait également verser des primes à l'industrie céréalière. Je pense que nous pourrions instaurer des pénalités et des primes pour les deux parties au moyen de la loi et des ententes.

L'hon. Mark Eyking: Oui.

M. Lynn Jacobson: J'aimerais faire une dernière observation à ce sujet.

• (1605)

L'hon. Mark Eyking: Soyez bref, merci.

M. Lynn Jacobson: Les primes ne devraient pas non plus être instaurées au détriment de la limite de transport ferroviaire de marchandises, car je pense qu'en la conservant on peut garder une sorte de contrôle sur le système. Mais on peut instaurer des primes pour l'expédition prématurée d'un navire, par exemple, à l'instar des primes d'expédition versées par les terminaux. On pourrait instaurer une prime semblable pour les chemins de fer. Mais les chemins de fer n'ont jamais payé de pénalité pour retard de livraison.

L'hon. Mark Eyking: Est-ce qu'il me reste du temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 45 secondes.

L'hon. Mark Eyking: Ma dernière question, et non la moindre, fait suite à la question de M. Hoback concernant les pertes si, par exemple, les chemins de fer ne font pas un effort pour renverser la situation au cours des trois ou quatre prochains mois. On parle de pertes d'au moins deux milliards de dollars pour les producteurs. A-t-on chiffré les pertes possibles de cette année? Quelles sont les estimations en partant du principe que la récolte de cette année sera identique?

M. Lynn Jacobson: Les pertes s'élèveraient au chiffre que j'ai cité plus tôt. Je cherche le papier. Nous avons parlé de 1,6 milliard de dollars, auxquels s'ajoutent 800 millions de dollars, sans compter les contrats à terme.

Si on ne peut pas conclure de contrats à terme pour l'année prochaine ou si le prix chute, les pertes seront plus importantes; elles pourraient largement dépasser 2 milliards de dollars, cela dépendra du prix à la tonne.

M. Humphrey Banack: Très brièvement, je vais répondre aux observations de Robert Chapman concernant l'augmentation des niveaux de base. Les niveaux de base pour les entreprises sont élevés à l'heure actuelle, car elles courent un risque beaucoup plus grand compte tenu de la situation actuelle et ce sont les producteurs céréaliers du Canada qui essuieront la perte.

Le président: Je tiens à remercier les témoins d'avoir comparu.

Je remercie les membres du comité d'avoir fait bon usage de leur temps de parole.

Nous allons maintenant faire une pause de quelques minutes, en attendant l'arrivée des prochains témoins.

Merci beaucoup.

- _____ (Pause) _____
- _____

Le président: Nous reprenons nos travaux. Nous avons un horaire très chargé.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins. Comme vous l'avez entendu, nous avons entendu la première série de témoins lundi et nous concluons l'étude aujourd'hui.

Nous sommes très reconnaissants que tant le CN que le CP témoignent et participent à notre brève étude. Ce n'est pas parce qu'elle est brève qu'elle n'est pas importante ou primordiale. Lundi, vous avez probablement eu un bon aperçu de ce dont il est question. Je suis content que vous étiez là pour l'entendre.

Vous aurez 10 minutes chacun pour faire votre présentation avant que nous passions aux questions.

Nous accueillons M. David Miller, vice-président adjoint des Affaires gouvernementales de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Monsieur Miller, vous avez la parole pour 10 minutes.

M. David Miller (vice-président adjoint, Affaires gouvernementales, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur le président.

Je remercie le comité de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui. Nous savons que bon nombre de vos électeurs vous interpellent au sujet du transport de cette récolte record. Voilà le noeud du problème. C'est une récolte record de 76 millions de tonnes, soit

20 million de tonnes de plus que la moyenne quinquennale et pas moins de 20 % de plus que la dernière récolte record de 2008. C'est non seulement une récolte record, mais une récolte que peu prévoyaient, même au début de la moisson.

Même à la mi-septembre, Agriculture Canada avait estimé une récolte d'environ 60 à 63 millions de tonnes. Après la récolte, de mi-septembre à fin novembre, le CN a fourni à la tâche. Après plusieurs mois de très faible demande, entre mai et mi-septembre, nous avons préparé notre flotte de wagons et d'autres ressources en prévision de la récolte. Nous avons été en mesure d'augmenter rapidement notre capacité et nous mettions en place plus de 5 000 wagons par semaine. En fait, le CN a battu son record de mise en place de wagons sur une période de huit semaines.

Or, comme vous le savez, nous sommes, depuis le début décembre, aux prises avec la plus longue période prolongée de froid extrême qu'ait connue le Canada depuis de nombreuses années. Dans certaines régions, c'est l'hiver le plus froid ou le deuxième hiver le plus froid des 120 dernières années. Le froid a une incidence sur de nombreuses régions desservies par notre réseau, en Saskatchewan, au Manitoba et dans le nord-ouest de l'Ontario. Le principal problème, ce sont la fréquence et la durée des températures extrêmement froides dans ces régions. À Winnipeg, par exemple, depuis le 1^{er} décembre, il y a eu 33 jours où la température est descendue à -25°C. Dans ma ville natale, Saskatoon, il y a eu près de quatre fois plus de jours où la température est descendue à -30°C que durant un hiver normal.

La réalité, c'est que, malgré les efforts acharnés de nos employés d'exploitation, qui ont fait tout ce qui est humainement possible, le froid polaire a paralysé notre réseau. Je sais ce que vous allez dire: « l'hiver revient chaque année et vous devriez être préparés à l'affronter. ». En fait, nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour nous préparer et nous ajuster aux conditions hivernales. Nous avons même un plan musclé de mesures hivernales que nous partageons avec Transports Canada et d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement chaque automne. Or, la réalité dans le monde du transport ferroviaire, c'est que le genre de conditions extrêmes que nous avons connues cette année, qui dépassent largement la norme, ont des conséquences structurales très importantes sur nos activités.

Lorsqu'on prévoit des températures inférieures à -25°C, nous sommes tenus de limiter la longueur des trains, car l'air circule difficilement entre la tête et la queue du train lorsqu'il fait si froid, ce qui empêche la libération des freins. Nous nous attendons à ce que ce genre de problème survienne quelques fois durant l'hiver, mais, d'ordinaire, cela se produit pendant de courtes périodes et dans certaines régions seulement. Cette année, nous avons dû limiter la longueur des trains pendant de plus longues périodes et dans beaucoup de régions desservies par notre réseau.

Le fait de faire circuler des trains moins longs pendant de longues périodes a des répercussions dramatiques sur nous. Lorsque nous devons faire circuler beaucoup plus de trains pour acheminer le même volume de trafic, nous avons besoin de plus d'équipages, de locomotives et de trains, et il y a plus de trains qui se croisent et se dépassent. Plus de trains et plus de croisements minent considérablement la rapidité de nos opérations.

Honnêtement, le froid ralentit les activités et porte un coup dur à nos employés et à notre équipement. Je crois savoir que Canadian Tire a manqué de batteries de voiture en décembre, alors vous pouvez imaginer les problèmes d'inventaire que nous avons eus pour les pièces de moteur et les roues des trains. Les retards et les ajustements causés par les conditions météorologiques ont inévitablement fait dérailler notre réseau. Le matériel roulant n'est pas là où il devrait être, ce qui entraîne des retards et ajustements additionnels, ce qui a des répercussions sur l'ensemble du système.

En raison du ralentissement, notre capacité a chuté au cours des 10 dernières semaines. Alors que, à juste titre, on a surtout parlé du transport du grain, la réalité c'est qu'il y a eu de graves répercussions sur tout ce que nous transportons. Le trafic intermodal entre les ports de la côte Ouest, Winnipeg, l'est du Canada et des États-Unis, est durement touché; les terminaux manquent de place et des navires doivent attendre. Le temps d'arrêt dans les terminaux a triplé par rapport à la normale des dernières années.

Nous accusons également du retard dans les expéditions de potasse en provenance de la Saskatchewan, à l'instar de toutes les autres marchandises que nous transportons. Nous ne sommes pas les seuls dans cette situation. Je suis certain que si vous leur posiez la question, le Chemin de fer Canadien Pacifique et le Burlington Northern and Santa Fe Railway aux États-Unis vous diraient la même chose. Nous avons besoin d'une longue période de températures plus clémentes avant que la rapidité de notre réseau et nos temps d'arrêt reviennent à la normale saisonnière. Lorsque ce sera le cas, nous avons le matériel roulant et les ressources nécessaires pour transporter cette récolte.

Je sais qu'il est souvent question de la capacité de transport ferroviaire. Je peux vous assurer que nous avons la capacité de répondre à la demande actuelle. Le CN investit plus de 2 milliards de dollars par an pour entretenir et améliorer son réseau, son matériel roulant et ses systèmes pour s'assurer d'avoir la capacité nécessaire pour respecter ses engagements. Par exemple, l'an dernier, nous avons reconnu que la résilience de notre réseau dans les Prairies laissait à désirer. Nous avons donc investi 100 millions de dollars additionnels sur la ligne reliant Edmonton et Winnipeg pour en accroître la capacité. Entre autres, nous avons doublé la voie et prolongé les voies d'évitement. Nous avons également investi dans la ligne desservant le nord des Prairies, ce qui a permis de doubler le nombre de trains qui y circulent. Outre les investissements dans la capacité, le CN a pris beaucoup de mesures qui ont renforcé la fiabilité de notre service de transport céréalier.

• (1610)

Je suis content que, dans le cadre du débat d'urgence de la semaine dernière, plusieurs députés aient mentionné que nous avons fourni un service fiable au cours des dernières années. Notre Programme de transport à horaires fixes des céréales, que nous avons lancé à l'automne 2009, change radicalement la façon dont les wagons sont mis en place dans les silos de collecte et nous permet, depuis le début, de mettre en place en moyenne 80 % des wagons le jour prévu. Nous avons travaillé fort pour maximiser la vitesse de notre flotte de wagons-trémie. Pour y parvenir, tous les participants doivent viser le même objectif, à savoir faire passer les wagons dans les chaînes d'approvisionnement aussi rapidement et efficacement que possible. La communication et l'engagement quotidiens avec nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement jouent un rôle clé. C'est nécessaire pour planifier et gérer les flux, afin de réduire l'encombrement et de maximiser le débit. La communication joue également un rôle clé dans la réduction du temps d'arrêt au point d'origine et à destination.

Nous croyons avoir considérablement amélioré la communication et la coordination dans la chaîne d'approvisionnement et que les ratés qui étaient monnaie courante il y a cinq ans — des silos ou des terminaux qui faisaient venir des équipes pour transborder des trains qui n'arrivaient pas, sans explication aucune — sont en grande partie chose du passé.

Nous avons également ajouté des wagons à céréales à notre flotte. Depuis la récolte, nous avons ajouté 1 000 wagons-trémie à notre flotte dans l'Ouest du Canada, afin d'accroître notre capacité en période de pointe. Par rapport à l'année dernière, nous avons ajouté 10 % de locomotives à notre flotte et notre conseil d'administration vient d'approuver une nouvelle commande de locomotives à grande puissance qui seront livrées cette année.

Pour combler le besoin d'équipages additionnels durant l'hiver, plus de 800 employés de direction du CN ont suivi une formation de chef ou de mécanicien de train. Ces derniers ont pris le relais lors de pénuries d'équipages à court terme dans les régions touchées par le froid extrême.

Comme vous le savez, le transport de céréales est généralement une activité très saisonnière pour le CN. La plupart des années, la quantité de céréales produites ne suffit pas pour nous garder occupés entre la fin du printemps et l'été. En moyenne, il y a une différence de 80 % entre les périodes de pointe et les périodes creuses. Nous reconnaissons que cette année est différente, mais la réalité c'est que nous ne pouvons pas augmenter notre capacité en l'espace de quelques semaines. Comme je l'ai mentionné plus tôt, même en août rien n'indiquait que cette récolte serait si au-dessus de la moyenne.

Il faut entre six et huit mois pour embaucher et former des équipages, et entre neuf et douze mois pour se faire livrer des wagons-trémie ou des locomotives. Tout comme on ne peut pas s'attendre à ce que de nouveaux silos poussent comme des champignons pour augmenter la capacité d'entreposage en quelques semaines, on ne peut s'attendre à ce que nous augmentions considérablement notre capacité du jour au lendemain.

On ne peut pas non plus s'attendre à ce que nous augmentions notre capacité en nous fondant sur la récolte d'une seule année. Nos clients dans d'autres secteurs décident généralement d'accroître leur capacité après plusieurs années d'études. Dans le secteur de la potasse, par exemple, on s'attend à ce qu'il faudra environ 5 ans et 1 milliard de dollars d'investissements pour que Canpotex augmente sa capacité d'exportation de cinq millions de tonnes.

J'ai discuté de cette situation avec quelques membres de ce comité. Récemment, j'en ai également discuté avec le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan. Je sais que certains pensent que la récolte de cette année est la nouvelle norme. Il ne fait aucun doute que les progrès réalisés nous donnent de bonnes raisons de croire que la tendance sera à la hausse dans les prochaines années.

Comme je l'ai mentionné, nous sommes disposés à investir davantage pour répondre à la hausse de volume. Or, on ne peut pas s'attendre à ce que les compagnies de chemin de fer fassent des investissements majeurs en se fondant uniquement sur la récolte d'une seule année. De plus, nous pouvons transporter uniquement le volume qui pourra être traité dans les ports. Dans les derniers mois, les terminaux de Vancouver et de Prince Rupert ne fonctionnaient pas à pleine capacité en raison des conditions météorologiques.

Or, ce n'est pas toujours le cas. Il est insensé d'ajouter du matériel roulant si cela contribue à l'encombrement. Notre programme de mise en place de wagons doit être fondé sur le nombre de wagons que les ports peuvent décharger et le nombre de wagons vides renvoyés dans les Prairies. Ce sera essentiel lorsque la situation reviendra à la normale.

Nous sommes très fiers des progrès que nous avons réalisés dans le transport de céréales au cours des dernières années. Nous avons cherché à améliorer la communication avec nos clients et à dissiper leur méfiance à notre égard. Nous avons l'impression de faire de grands progrès et d'être prêts à transporter cette récolte record. Cet hiver nous a porté un dur coup et nous sommes très mécontents des répercussions que cela a eues sur tous nos clients.

Si la récolte de cette année est la nouvelle norme, l'ensemble du secteur céréalier devra s'adapter. Si le gouvernement garantit que les incitatifs commerciaux appropriés sont en place, le CN n'hésitera pas à faire les investissements nécessaires pour égaler la capacité de notre système à celle des autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement. Je peux vous assurer que nous faisons tout en notre pouvoir pour revenir aussi rapidement que possible à la normale et que notre objectif est de renouer avec les niveaux record que nous avons atteints l'automne dernier.

Nous sommes une épine dorsale de l'économie et nous sommes déterminés à jouer notre rôle pour aider l'industrie céréalière du Canada à dominer les marchés mondiaux.

• (1615)

Le président: Merci, monsieur Miller.

Je vous remercie de votre présentation.

Je passe maintenant à MM. Murphy et Taylor du Chemin de fer Canadien Pacifique. Je crois que c'est le vice-président, M. Murphy, qui fera la présentation. Vous avez la parole pour 10 minutes.

M. Michael Murphy (vice-président, Affaires gouvernementales, Chemin de fer Canadien Pacifique): Merci, monsieur le président. Nous vous remercions de l'invitation de comparaître devant vous aujourd'hui pour discuter de la chaîne d'approvisionnement des grains.

En 2013, le CP et ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement ont transporté environ 2,6 millions de wagons, dont 40 millions de tonnes de grains.

Le CP est d'avis qu'on a oublié de prendre en considération le volume de la récolte de cette année. D'autres parties ont, à notre avis, fait des déclarations injustes et irréalistes selon lesquelles la récolte serait acheminée en l'absence de contraintes, d'autres priorités ou du rendement insuffisant des chemins de fer.

On ne peut pas avoir de discussion constructive si on ne tient pas compte du caractère exceptionnel de cette récolte.

Voici quelques faits fondamentaux.

L'année dernière, l'Ouest du Canada a produit environ 80 millions de tonnes de céréales, soit 27 % de plus que le record précédent établi en 2008-2009 et 37 % de plus que la moyenne quinquennale qui est de 58 millions de tonnes.

L'augmentation de la production est spectaculaire en soi. L'ampleur du défi que doit relever la chaîne d'approvisionnement et la demande à laquelle elle est confrontée se reflète dans le fait que presque la totalité de la production additionnelle est un surplus destiné à l'exportation.

Une telle augmentation est extraordinaire à tous les points de vue. Le défi, c'est qu'il faut transporter autant de grain que possible, aussi

efficacement que possible. Non seulement on dépassera la moyenne d'exportation quinquennale, mais on battra le record d'exportation de l'an dernier.

J'aimerais parler du rendement du CP à ce jour en ce qui concerne la dernière récolte. Pour ce faire, je vais parler de trois périodes: août; septembre à novembre; décembre et janvier.

En août, en raison des faibles stocks de fin d'année et de la récolte tardive, le CP avait moins de 100 demandes de transport céréalier en attente à la fin du mois. En fait, en août, quelque 4 000 wagons, soit près de 20 % de notre flotte, étaient garés sur des voies d'entreposage parce qu'il n'y avait pas de grains à transporter. Nous avons commencé à entreposer les wagons en mai et en juin. Ce simple fait a été ignoré dans les comparaisons faites par d'autres concernant le rendement de cette année.

Entre septembre et novembre, la récolte battait son plein et le CP a mis en place un nombre record de wagons. Le CP a transporté 20 % de céréales et de produits céréaliers de plus au Canada que la moyenne quinquennale, et 14 % de plus que l'an dernier. Cela montre que le CP et la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble sont capables d'adapter leur capacité en cas d'augmentation de la demande.

En décembre et janvier, les conditions météorologiques extrêmes, plus particulièrement le froid, ont ralenti notre rythme de travail record. Récemment, Environnement Canada nous a appris que, en raison du froid extrême de décembre et des 12 jours de températures à -30°C en janvier, nous avons enregistré une moyenne record de températures très froides. Voici ce qu'a déclaré Environnement Canada: « En combinant les deux mois, on constate que ce sont les mois de décembre et de janvier les plus froids depuis 1949-1950. »

Le CP se prépare et prend des mesures pour braver les conditions hivernales, mais des périodes prolongées à -25°C nuisent aux opérations ferroviaires. Nous devons prendre des mesures d'atténuation hivernales, comme réduire la longueur des trains, et ces températures mettent l'équipement et le personnel à rude épreuve. Cela ralentit les activités et, par conséquent, notre capacité utile diminue. Cela a des répercussions sur tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement en Amérique du Nord, diverses compagnies de chemin de fer, une vaste région et l'ensemble des marchandises transportées.

En dépit des conditions météorologiques difficiles, le CP surpasse sa moyenne annuelle et quinquennale, puisque, entre septembre et janvier, nous avons transporté 17 % de grains et de produits céréaliers de plus que la moyenne quinquennale et 8 % de plus que l'année dernière. Nous sommes convaincus que, si les conditions météorologiques sont favorables, nous augmenterons rapidement notre capacité de transport et améliorerons notre moyenne annuelle. Je ne répéterai jamais assez que le transport des grains est au centre de nos priorités.

J'aimerais également parler du maintien et de l'amélioration des capacités du système.

Comme il l'a démontré à l'automne 2013, le CP a suffisamment de ressources mobiles pour fournir à la tâche. Si les conditions météorologiques sont bonnes et si on est capable de renouer avec les niveaux de l'automne dernier pour le reste de la période de transport des grains, le système de manutention pourra gérer un volume record de grains.

Il est essentiel de répartir la capacité entre de multiples corridors et ports, non seulement pour augmenter la valeur marchande pour les agriculteurs et les distributeurs, mais pour utiliser la capacité latente du système. Par exemple, outre les importants gains annuels enregistrés à Vancouver, le CP appuie le transport vers les ports américains du Nord-Ouest de la côte du Pacifique, un programme d'acheminement vers Thunder Bay, le retour des exportations directes dans l'Est ainsi que les expéditions destinées aux États-Unis.

En outre, le CP équilibre quotidiennement les priorités de tous les clients en collaborant activement avec eux. En acheminant les expéditions par les corridors les plus efficaces et fluides pour maximiser le flux de grains, on pourra transporter un volume maximal de grains.

Il est également essentiel que les clients continuent de fonder la gestion de leurs priorités d'expédition sur la traction par la demande; autrement dit, il s'agit de positionner le produit qui sera rapidement traité par le système.

• (1620)

Si, grâce à des trains plus longs, nous transportons davantage de grain dans chaque train, nous augmenterons le volume. Pour réagir de façon proactive à la récolte actuelle, le CP a examiné la longueur des voies d'évitement des installations des clients pour repérer les endroits où il est possible d'allonger les trains au-delà de la configuration habituelle de 112 wagons, et ainsi transporter davantage de grain dans chaque train. Il est aussi évident que nous allons augmenter l'utilisation des incitatifs pour l'expédition par rame de wagons, ce qui réduit les délais de traitement et de manutention.

La durée des cycles et l'utilisation des actifs doivent demeurer des facteurs clés pour améliorer le rendement du système de transport et de manutention du grain. Un des éléments essentiels pour améliorer la capacité consiste à réduire le délai de chargement des trains au point de départ et de déchargement à destination. Les mesures qui accroissent la rapidité comprennent, notamment, la vitesse de chargement sur les lieux, le départ opportun et le fonctionnement ininterrompu d'un plus grand nombre de composants dans tout le système.

Finalement, monsieur le président, permettez-moi de parler des capacités futures de la chaîne d'approvisionnement. Les mesures prises par les clients ou en collaboration avec eux dont nous venons de parler, sur lesquelles le CP exerce un contrôle, soutiendront et amélioreront le rendement du système à court terme pendant la présente campagne agricole. Il y a toutefois d'autres éléments à prendre en considération pour la prochaine campagne agricole et les campagnes subséquentes.

Je parlerai d'abord du développement du réseau. Nous continuerons de travailler avec les clients pour augmenter la longueur des voies d'évitement près des silos à grain afin de pouvoir utiliser de longs trains. Cela veut dire qu'il faudra veiller à ce que les installations soient construites ou modernisées de manière à permettre le placement et le transbordement des wagons sans perturber le fonctionnement de la ligne principale afin de maintenir la capacité du transport routier. De la même façon, nous continuerons de collaborer avec les clients pour améliorer les infrastructures existantes des silos et pour aménager les terrains vierges. Les investissements continus du CP destinés à maintenir et à améliorer notre réseau principal, ainsi que nos investissements stratégiques dans notre ligne nord qui va d'Edmonton à Winnipeg, contribueront également aux capacités fondamentales en matière de capacité, de rapidité et de service.

Permettez-moi maintenant de parler des marchés commerciaux. Il faudrait aussi envisager d'autres mesures pour que les marchés deviennent pleinement commerciaux. À l'heure actuelle, les États américains des hautes plaines sont desservis par des silos à forte capacité et des trains-blocs semblables à ceux utilisés au Canada. Cependant, la grande différence réside dans le fait que les marchés sont totalement commerciaux, c'est-à-dire que les marchandises sont négociées à des taux majorés pendant les périodes où la demande est la plus forte et que des mécanismes axés sur les marchés sont utilisés pour déterminer l'affectation de la capacité de transport. Au Canada, le revenu admissible maximal va à l'encontre de ces approches commerciales, car le revenu admissible généré est le même peu importe le niveau général de la demande. En pratique, la demande de transport du grain dépasse toujours l'offre pendant la période de pointe à l'automne d'une année normale. Pendant la période creuse, c'est-à-dire pendant la deuxième moitié de la campagne agricole, nous entreposons les actifs inutilisés.

En termes simples, si on acquiert davantage de wagons pour desservir les clients en période de pointe intense, qu'elle soit saisonnière ou due à une production exceptionnelle, cela signifie qu'il y aura davantage de wagons inutilisés qui seront entreposés pendant la période creuse. L'élimination du revenu admissible maximal permettrait aux forces du marché de déterminer, grâce à des mécanismes commerciaux, la capacité de manutention en période de pointe. Si le marché tient à ce que la capacité soit plus grande en période de pointe, des primes pourraient être offertes pour contribuer à justifier l'augmentation de la capacité.

Le CP a démontré sa capacité à transporter des quantités records de grain au Canada et l'entreprise dispose des ressources nécessaires pour soutenir une forte croissance annuelle. Nous sommes fiers de notre performance de l'automne dernier et des efforts que l'équipe du CP a déployés sur le terrain depuis le froid record qui s'est installé pendant la majeure partie du mois de décembre et qui s'est poursuivi en janvier. Notre objectif demeure d'accepter toutes les semaines de nouvelles demandes qui excèdent les points de référence passés. Grâce à la collaboration et au rendement de tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement, nous pouvons faire de la campagne agricole 2013-2014 une autre année record. Si l'on pense à plus long terme que l'actuelle campagne agricole, il semblerait logique d'envisager des marchés pleinement commerciaux afin de maintenir et d'accroître les capacités.

Merci, monsieur le président.

• (1625)

Le président: Merci de votre présentation, qui arrive à point nommé. C'était très bien.

Nous allons maintenant passer aux membres du comité.

Nous allons commencer par Mme Brosseau, qui dispose de cinq minutes.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Merci, monsieur le président.

Je voudrais remercier les témoins. Je pense qu'il est très important que vous soyez ici pour exprimer votre opinion, car nous avons entendu beaucoup de commentaires de la part des témoins et de la presse, et simplement en parlant avec des agriculteurs. Je pense qu'il s'agit d'une excellente occasion de réfuter certaines choses et de vous faire entendre.

Je me demande si vous pouvez nous parler des changements qui ont touché les expéditions de grain depuis que la Commission canadienne du blé ne les contrôle plus et nous dire de quelle façon ces changements se manifestent. Les choses ont changé. Est-ce que c'est plus facile? Avez-vous des observations à formuler à ce sujet?

M. Michael Murphy: Je peux commencer si vous le voulez.

Nous en sommes maintenant à la deuxième année du processus. De notre point de vue, il s'agissait d'un pas vers la commercialisation des marchés.

Comme vous le savez, c'est le secteur de nos activités qui est le plus réglementé. Par conséquent, quand nous avons examiné la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble et que nous avons réfléchi aux rôles que jouaient différentes entités, nous avons constaté que les liens que nous avons établis avec les sociétés céréalières et notre capacité à travailler avec elles pour déplacer les produits étaient très bons. Nous ne pensions pas qu'enlever la commission de l'équation allait nécessairement être une mauvaise chose. Selon moi, l'année dernière a été un franc succès. C'était la première année et les gens se demandaient en quelque sorte quelles allaient être les répercussions. De notre point de vue, cela a bien fonctionné. Il n'y a eu aucun élément négatif du point de vue du CP.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Je ne sais pas si vous voulez dire quelque chose du côté du CN.

M. David Miller: De façon générale, je serais de cet avis. Le seul domaine où j'estime qu'il y a eu quelques difficultés, c'est que la commission reconnaissait les limites du système quant à la quantité de marchandises qui pouvait être transportée de façon réaliste — au cours des trois premiers mois de l'année suivant la récolte, par exemple — et elle essayait d'étaler ses ventes tout au long de l'année pour tenir compte de cette réalité.

Quand de nombreuses sociétés se font concurrence, tout le monde veut évidemment déplacer autant de céréales que possible, aussi rapidement que possible. De toute évidence, nous subissons des pressions pendant les trois premiers mois de l'année.

Cela dit, la quantité de marchandises que nous pouvons transporter a une limite, et je ne suis donc pas certain que cela fait une grande différence en bout de ligne. Cependant, cela augmente les pressions que nous subissons et crée des attentes auxquelles nous ne pouvons pas répondre de façon réaliste.

•(1630)

Mme Ruth Ellen Brosseau: Cela a joué un rôle en ce qui concerne la logistique du transport du grain et la planification. Il me semble que cela a été une tempête parfaite. Il y a plusieurs choses, et non une seule, qui ont mal tourné.

Vous avez parlé du temps froid, ce qui signifie que vous utilisez maintenant des wagons plus petits pour transporter le grain. Pouvez-vous me dire combien de personnes de plus, le cas échéant, expédient actuellement leurs céréales?

M. David Miller: Le nombre de clients est demeuré le même. La différence, c'est que nous traitons directement avec eux au lieu de passer par la commission.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Pensez-vous qu'il serait nécessaire qu'un comité ou un organisme spécial se charge de veiller à améliorer la communication entre les intervenants, c'est-à-dire les sociétés ferroviaires, les expéditeurs et les ports? Pensez-vous qu'il soit nécessaire d'avoir...

M. David Miller: Non, nous traitons directement avec nos clients dans tous les autres secteurs. Je ne vois pas pourquoi il faudrait que

ce soit différent dans le cas présent. Je pense que les communications se sont considérablement améliorées au cours des dernières années.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Comment pensez-vous vraiment que nous en soyons arrivés à la situation actuelle? Que faites-vous maintenant, au moment même où l'on se parle, pour résoudre le problème du transport du grain à court terme, et quelles mesures avez-vous mises en place dans une perspective à long terme?

M. Michael Murphy: Comme je l'ai dit dans mes observations, notre plus grand problème est évidemment le froid extrême que nous avons connu. Malheureusement, le froid est arrivé tôt et il s'est installé. Bien franchement, c'est l'obstacle le plus redoutable pour l'industrie ferroviaire.

Il vous suffit de regarder où nous en étions en septembre et en octobre. Nous avons commencé à recevoir de grandes quantités de céréales en septembre, bien que la campagne agricole ait commencé au mois d'août. Nous avons donc transporté d'énormes quantités de marchandises en septembre, en octobre et en novembre. C'est là que la température nous a frappés.

La température est donc le plus grand obstacle. Pour avoir une idée de notre capacité de transport, comme je l'ai mentionné, nous avons ajusté la taille de l'entreprise en fonction du genre de récolte dont il est question ici. Comme David l'a dit, nous ne serons jamais en mesure de transporter toute la récolte pendant la période de pointe de l'automne. Aucun système ne sera conçu pour y arriver. Toutefois, nous sommes dans une position qui devrait nous permettre, dès que nous aurons un répit, de rétablir le rendement à un niveau semblable à celui de l'automne dernier.

Le président: Merci beaucoup, madame Brosseau.

Nous passons maintenant à M. Lemieux, qui a la parole pour cinq minutes.

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

En ce qui concerne la Commission canadienne du blé, je pense qu'il est juste de dire que le fait de ne pas avoir de commission obligatoire à guichet unique a revigoré le secteur du blé. Les agriculteurs ont ensemencé plus de deux millions de nouveaux acres de blé et d'orge. En fait, c'est une réussite. Malheureusement, cela a contribué à créer des engorgements dans le transport de cette récolte sensationnelle vers les ports.

Je voudrais poser quelques questions. Lundi dernier, j'ai demandé à l'un des témoins quel pourcentage des céréales est transporté par rail, non pas en comparaison avec la récolte de cette année, mais en comparaison avec celle de l'année dernière. Le chiffre que j'ai obtenu est en quelque sorte que les sociétés ferroviaires transportent 5 % moins de céréales que l'année dernière.

J'ai entendu quelques pourcentages présentés par Michael Murphy, je crois, qui a dit qu'il y avait une augmentation de 20 % par rapport à la moyenne sur cinq ans et une augmentation de 14 %, ou peut-être que c'était de 8 %, par rapport à l'année dernière. Je me demande si vous pouvez me confirmer ces chiffres.

Je ne sais pas trop pourquoi il y a un écart. À mon avis, ce sont de simples paramètres et les chiffres devraient être clairs.

M. Robert Taylor (directeur, Affaires gouvernementales, Chemin de fer Canadien Pacifique): C'est exact.

Nous comparons les données du mois de septembre. Nous avons laissé tomber le mois d'août parce que nous n'avons pas eu de céréales à transporter en août. Par conséquent, pour que la comparaison soit juste, nous utilisons la période qui va de septembre jusqu'à la fin de janvier.

Au CP, la croissance est de 8 % par rapport à l'année dernière, qui était une année record.

M. Pierre Lemieux: Vous vous basez donc sur le mois de septembre. Savez-vous d'où peut venir cette diminution de 5 %? Vous dites qu'il s'agit d'une autre...

M. Robert Taylor: C'est une donnée pour toute l'industrie, qui inclut évidemment des sociétés ferroviaires autres que le CP.

Je dirais que les autres ont inclus le mois d'août parce que, l'année dernière, la quantité de céréales transportées en août a été assez importante. Puisque nous n'avons pas transporté de céréales en août, nous avons laissé tomber ce mois pour établir cette comparaison.

M. Pierre Lemieux: Vous dites donc que, de septembre à janvier, la quantité de céréales transportée a augmenté de 8 %.

• (1635)

M. Michael Murphy: C'est juste.

M. Pierre Lemieux: Très bien. Il a aussi été question d'une réduction du nombre de locomotives et de wagons au CP — de l'ordre de 400 locomotives et de 2 700 wagons — mais je sais aussi que le CP ne mène pas ses activités seulement au Canada. Vous exercez aussi vos activités aux États-Unis. Quand on entend ces chiffres, on pourrait penser à tort qu'ils s'appliquent strictement au Canada. Je me demande si vous pouvez préciser, à l'intention du comité, quelles seraient les conséquences de ces réductions sur vos activités au Canada par rapport aux conséquences sur vos activités aux États-Unis.

M. Michael Murphy: Vous avez raison. Ces données s'appliquent à l'ensemble du CP.

Le premier point qu'il faut souligner ici, c'est que la taille de notre parc est la même que l'automne dernier, alors que nous transportions des quantités records de céréales. C'est pourquoi j'ai parlé plus tôt qu'il fallait que la taille du parc soit adéquate. Je ne pense pas que le problème soit que nous n'avons pas le matériel mobile nécessaire pour transporter la récolte.

En ce qui concerne les locomotives plus précisément, l'une des choses dont nous avons parlé est l'amélioration de la productivité de notre parc de locomotives par rapport à ce qu'elle était auparavant. Nos résultats les plus récents indiquent une amélioration d'environ 20 % de la productivité des locomotives. Cela s'explique en partie par le fait que certaines des locomotives que nous avons retirées du réseau étaient les plus vieilles et les moins productives. Le parc est actuellement dans un excellent état, ce qui augmente la productivité. Notre vitesse a augmenté et nos trains sont plus longs. Quand on tient compte de tout cela, nous sommes dans une bien meilleure posture.

À l'heure actuelle, la taille de notre parc est la même que l'automne dernier. Le problème, ce n'est pas la taille du parc, c'est la température.

M. Pierre Lemieux: Je vous remercie.

Permettez-moi de revenir sur le problème de la température. Vous disiez que -25 °C est un seuil critique en ce qui concerne, disons, l'efficacité des opérations, ainsi que la longueur des trains et l'utilisation des freins pneumatiques. Pouvez-vous donner au comité une idée de la longueur des trains qui se déplacent lorsque la

température oscille entre 0 °C et -25 °C, et lorsqu'il fait plus froid, entre -25 °C et -30 °C par exemple? Quel pourcentage de wagons perdez-vous dans ce cas?

M. Robert Taylor: C'est assez considérable. Nos trains ont moins de 7 000 pieds lorsque les conditions d'exploitation hivernales entrent dans cette zone de températures. Certains de nos trains peuvent atteindre 14 000 pieds, alors si vous faites le calcul, c'est assez considérable. Je ne peux pas donner tous les chiffres, mais cela nuit vraiment à notre capacité d'utiliser de longs trains, ainsi qu'à notre vitesse. Cela prend beaucoup plus de temps pour diffuser l'air dans un train et les trains ont un système de freins pneumatiques. Il faut des heures contrairement à des minutes, dans certains cas, pour faire passer l'air dans ce train. Par une température normale, cela peut prendre 45 minutes pour accumuler la pression adéquate dans la conduite générale. Lorsque la température est inférieure à -25 °C, cela peut prendre cinq ou six heures.

M. Pierre Lemieux: Vous parlez d'une différence de 7 000 à 14 000 pieds. S'agit-il d'une différence de 50 %?

M. Robert Taylor: Oui, mais dans les cas des trains les plus longs qui sont raccourcis au maximum.

Le président: C'est une question de mathématiques.

M. Pierre Lemieux: Oui, c'est vrai, mais c'est une question valide.

Le président: Merci, monsieur Lemieux.

Nous passons maintenant à M. Eyking, qui a la parole pour cinq minutes.

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

Merci de votre présence. Nous aurions voulu ne pas avoir besoin de vous convoquer, mais la manutention du grain traverse une crise et tous les autres témoins vous ont pointés du doigt. C'est la raison pour laquelle vous êtes ici.

Au cours des derniers jours, je pense que certaines personnes ont indiqué que, en septembre, tous les intervenants de l'industrie savaient que la récolte allait être importante. On nous a aussi affirmé, ce qui m'a surpris, que ce n'était pas la première fois que la récolte était aussi abondante. On a mentionné que la récolte de 1994 a été semblable et que le transport s'est mieux déroulé.

Je vais seulement vous poser deux ou trois questions, et vous pourrez y répondre tous les deux.

Ma toute première question en est une que la plupart des agriculteurs poseraient. Au cours des quatre prochains mois, qu'allez-vous faire, à part ce que vous faites maintenant, pour transporter ces céréales — on dit qu'il y en aurait 20 millions de tonnes qui attendent dans la cour des agriculteurs — qui doivent être expédiées?

Ma deuxième question concerne les nombreux débouchés que nous semblons perdre en Asie en raison de ce qui se passe à Vancouver. On raconte que certains navires vont à Seattle. Quel est le gros problème de congestion à Vancouver qui fait que vous n'arrivez pas à charger ces navires à temps? Est-ce parce que vous n'arrivez pas à obtenir les bonnes quantités d'un certain grade de grain?

Ma troisième question — parce que les agriculteurs vont perdre des milliards de dollars si vous ne prenez pas des mesures radicales — concerne les autres marchandises. Les producteurs des autres marchandises perdent-ils de l'argent? Vous jetez le blâme sur la température et vous dites que vous ne pouvez pas... Les autres perdent-ils des milliards de dollars? Je parle des producteurs de potasse et de pétrole. Perdent-ils des milliards de dollars comme les agriculteurs à cause des problèmes qu'ils éprouvent avec le système?

• (1640)

M. David Miller: Je vais commencer par répondre à votre dernière question.

Prenez par exemple le transport intermodal, il n'y a aucun doute que ce sont les marchandises les plus urgentes; ce sont des conteneurs, des biens de consommation. Les consommateurs subissent parfois des contrecoups; c'est inévitable. Je ne peux pas me mettre à les quantifier. On ne peut pas vraiment comparer les marchandises entre elles. Les frais de surestimation sont sans doute semblables à ceux imposés à d'autres marchandises lorsqu'elles ne sont pas chargées sur leur navire. Cela ne fait aucun doute. Je dirais que tous nos clients subissent certaines répercussions en raison des problèmes que nous éprouvons.

L'hon. Mark Eyking: Qu'en est-il des sommes d'argent que les agriculteurs perdent?

M. David Miller: Honnêtement, je ne peux vraiment pas me prononcer là-dessus. Je ne ferais que des suppositions.

Nous subissons nous aussi des contrecoups qui ne sont pas négligeables. Je ne cherche pas à attirer la sympathie, mais je suis réaliste, surtout parce qu'on entend parfois dire que c'est à dessein que nous ne transportons pas les céréales ou d'autres choses. Nous subissons aussi des contrecoups, car le temps froid augmente le coût de nos opérations et nous perdons de l'argent parce que nous n'avons pas été en mesure de transporter des produits.

L'hon. Mark Eyking: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur, je dispose seulement de cinq minutes et j'ai trois questions pour chacun d'entre vous, alors si vous pouviez...

M. David Miller: D'accord.

En ce qui concerne la congestion sur la côte, le problème actuel c'est que nous n'y acheminons pas les céréales de la façon dont il le faudrait. Il n'y avait pas particulièrement de congestion au cours de l'automne. Le passage aux terminaux était fluide, les déplacements aussi et l'acheminement du grain se déroulait très bien. Quand le système fonctionne comme il faut, il n'y a pas de congestion significative sur la côte.

Le problème du chargement sous la pluie survient de temps en temps, mais cela s'améliore.

Que ferons-nous au cours des quatre prochains mois? Aussitôt que le temps nous le permettra, et que nous pourrons remettre notre réseau en harmonie comme il devrait l'être, nous voulons augmenter le rythme au niveau que nous avons connu pendant l'automne et acheminer le plus de grain possible, aussi rapidement que nous le pouvons.

Comme je l'ai dit, nous avons ajouté 1 000 wagons depuis l'automne et nous pensons que nous pouvons acheminer une grande partie des céréales si le temps devient plus clément.

M. Michael Murphy: Puis-je ajouter quelques mots à cela?

Je voudrais faire un bref commentaire sur le premier point que vous avez soulevé à propos de la comparaison avec la récolte de 1994. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'un point essentiel, mais c'est un

peu exagéré de considérer cette année très atypique, où de grandes quantités de céréales — près de 50 % de plus qu'un mois d'août normal — ont été poussées dans le système dès le départ en août de cette année-là. On a demandé aux sociétés ferroviaires de transporter beaucoup plus de céréales au début de cette campagne agricole que pendant la campagne actuelle, c'est pourquoi je pense que les gens font cette comparaison. Je ne pense pas qu'elle soit raisonnable.

En ce qui concerne vos autres questions sur les délais, je suis d'accord avec David. Le seul autre point que je voudrais soulever concerne les débouchés en Asie, qui sont très importants pour ce secteur. L'une des choses que j'ai dites est qu'il faut veiller à faire ce que nous pouvons à Vancouver, mais qu'il faut aussi envisager d'autres corridors. Nous utilisons aussi la ligne du Nord-Ouest du Pacifique. Je pense que tout ce que nous devons faire est de maintenir toutes ces voies de communication ouvertes en autant que possible, parce que ce marché est évidemment très important.

De mon point de vue, nous avons encore des problèmes liés au chargement et à la température à Vancouver. Je pense que certaines innovations seront mises à contribution à cet égard. Je pense qu'il faut aussi qu'il y en ait davantage. Nous avons parlé d'un service 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Ce sont toutes des mesures très spécifiques qui sont examinées directement aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Eyking.

Nous passons maintenant à M. Payne.

Vous avez cinq minutes.

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

Je remercie les représentants du CN et du CP de leur présence.

Vous étiez assis à l'arrière. L'un de mes électeurs, Lynn Jacobson, est un agriculteur. Il m'appelle tous les jours, comme beaucoup d'autres personnes, pour me parler de la situation du transport du grain. Bien sûr, certaines des plaintes ne sont pas spécifiques à cette année, mais il semble que j'entends presque chaque année des agriculteurs qui disent qu'ils n'arrivent pas à expédier leurs céréales. Ils disent aussi qu'il y a un monopole. Il y a plusieurs plaintes du genre.

Ce que j'aimerais, c'est revenir sur la question de la longueur des trains. Disons que vous avez un train normal, je ne sais pas à combien de wagons cela correspond pour un train céréalier. Combien de wagons y aurait-il? Puis lorsque le temps froid s'abat, qu'il fait -25 °C, combien de wagons y aurait-il dans ce genre de configuration?

• (1645)

M. Robert Taylor: Les trains pour marchandises en vrac sont généralement plus courts que certains de nos trains intermodaux, alors cela dépend. Cela a un effet domino sur l'ensemble du réseau, pas seulement sur le nôtre mais aussi sur d'autres réseaux ferroviaires. Les mêmes conditions météorologiques sont présentes au Dakota du Nord et du Sud, ainsi qu'aux points d'origine des céréales, ce qui a des répercussions sur le personnel, les locomotives et les trains dans l'ensemble du système. C'est ainsi que je décrirais la situation. Toutefois, les trains pour marchandises en vrac, comme les céréales, sont généralement plus courts que les longs trains intermodaux. En moyenne, les trains céréaliers font environ 7 000 pieds, quelque chose du genre, et ils comptent à peu près 130 ou 140 wagons.

M. LaVar Payne: Quand il fait froid, évidemment, ce nombre diminue, ou est-ce la longueur par temps froid?

M. Robert Taylor: Il y aurait des répercussions. Les trains feraient moins de 7 000 pieds. L'autre effet très important de ces températures extrêmes est la diminution de la vitesse. Tout prend donc beaucoup plus de temps.

M. LaVar Payne: C'est exact.

M. Robert Taylor: L'efficacité du système —qui est extrêmement efficace — tourne autour de la vitesse. Le monsieur de Thunder Bay avait raison. Thunder Bay est un emplacement excellent pour le CP parce que la durée de nos cycles est de sept ou huit jours. Le cycle de roulement des wagons à Thunder Bay est de sept ou huit jours. Dès qu'on envoie un wagon à Vancouver, cela prend 14 ou 15 jours. Si on l'envoie à Québec, il faut probablement une vingtaine de jours.

Par conséquent, quand on parle d'optimisation des points de service et d'accroissement de la rapidité, c'est vraiment ce que nous tentons de faire. Nous essayons d'améliorer la capacité du système, parce qu'aucun système ne doit être conçu en fonction de l'inefficacité. On veut optimiser les ressources. Je pense qu'aucun joueur de la chaîne d'approvisionnement n'est intéressé à offrir de nouveaux capitaux tant qu'on n'utilise pas le capital existant.

M. LaVar Payne: À ce sujet précisément, supposons que vous avez déjà atteint le niveau adéquat. Je sais que le CN a dit qu'il a ajouté 1 000 wagons, alors je me pose la question. Vous vous êtes départis de certains de vos locomotives et de vos wagons les plus anciens. Avez-vous prévu en acquérir d'autres? Comme vous le savez évidemment, il ne faudra pas seulement transporter des céréales. Il y a toutes sortes de ressources naturelles qui partent. Serez-vous en mesure de transporter ces produits qui s'annoncent? Il y a des projets d'expansion dans toutes sortes de secteurs. Il est certain que, selon notre point de vue, à l'heure actuelle, la situation des producteurs de grains devient désespérée. Je me demande seulement si vous allez augmenter votre capacité de transport en ajoutant des locomotives et des wagons.

M. Michael Murphy: En ce qui concerne la taille du parc, nous n'avons pas l'intention de l'agrandir à très court terme, parce que nous pensons que nous avons les ressources appropriées pour transporter les céréales, comme nous l'avons fait l'automne dernier lorsque nous avons fait face à une incroyable demande, et nous avons été en mesure d'y répondre. Je ne veux pas vous rebattre les oreilles avec la température, mais c'est ce qui entrave la fluidité de la circulation en ce moment.

Notre parc de locomotives est beaucoup plus productif maintenant qu'il ne l'était auparavant. C'est l'avantage d'avoir ce genre de parc. Ce n'est pas seulement une question de nombre, il faut tenir compte de l'efficacité et de la productivité des locomotives.

En ce qui concerne les wagons, cela peut être envisagé parce qu'un grand nombre des wagons du parc sont âgés, comme vous le savez bien. C'est un élément à considérer dans un marché qui peut être légèrement différent de celui dont nous parlons. Est-il possible d'envisager la modernisation du parc de wagons? Je pense que c'est une chose que nous devons examiner au fil du temps.

Le président: Monsieur Payne, vous arrivez juste.

M. LaVar Payne: Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs.

Le président: Je passe maintenant la parole à Mme Raynault, qui dispose de cinq minutes.

[Français]

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

On a entendu des témoins qui nous ont parlé de ce problème touchant la livraison des grains. Ils ont aussi parlé des pertes que les producteurs agricoles peuvent subir à cause de la moins bonne qualité des grains, ce qui entraîne un revenu moins élevé. Ils ont aussi évoqué la fluctuation du prix du grain et d'autres sujets.

Cependant, un des témoins nous a dit que le problème était tout simplement que, dans le secteur des chemins de fer, on consacrait trop peu de ressources à l'expédition du grain. Il n'y avait pas un nombre suffisant de locomotives affectées à ces opérations et les équipes devaient se rencontrer pour livrer les grains. Ce témoin a ajouté que la cause principale de ces problèmes était le manque de concurrence dans les services ferroviaires. En janvier, la livraison des céréales a diminué de 12 % et le transport du pétrole a augmenté de 7 % par rapport à janvier de l'an dernier.

Comment expliquez-vous cela? Ce témoin se posait la question à cet égard.

● (1650)

[Traduction]

M. David Miller: Nous affectons nos wagons en tenant compte de la quantité de grain que les ports sont capables de recevoir, selon nos estimations. Nous avons augmenté le nombre de wagons parce que nous avons constaté, à l'automne, qu'une plus grande quantité de grain pouvait être transbordée à Prince Rupert et à Vancouver, par rapport à ce que nous avions prévu auparavant. Nous nous sommes dit que, puisque les ports pouvaient recevoir plus de grain, il valait mieux que nous ajoutions des wagons.

En ce qui concerne le mois de janvier, on ne peut pas comparer cette année à l'année dernière. Cette année, il a fait beaucoup plus froid. Il y a eu des jours en janvier où nous avons eu jusqu'à 35 trains à l'arrêt parce qu'il faisait trop froid pour les remettre en marche.

Pour ce qui est du pétrole brut, je vous dirais d'abord que le transport de cette marchandise ne représente qu'une toute petite partie de nos activités, soit environ 2 %. Je n'ai pas les chiffres exacts sous les yeux actuellement. Je sais que nous avons des livraisons de brut en attente comme dans le cas des autres marchandises. Je ne sais pas si, en valeur absolue, il y a eu augmentation. Mais, même si c'est le cas, il s'agit de très petites quantités.

M. Michael Murphy: Je voudrais ajouter un mot brièvement, si vous permettez. Je suis d'accord avec M. Miller. Sans vouloir répéter inutilement ce qu'il vient de dire, je précise que, selon nous, le nombre de wagons dont nous disposons pour le transport du grain est suffisant.

Pour ce qui est de la concurrence, c'est une question que nous connaissons très bien. La concurrence est très vive dans le secteur du grain. Nous et nos amis du CN nous faisons une concurrence passablement énergique. Nous pourrions parler longuement des moyens qui permettent aux chemins de fer d'obtenir le grain. Je ne le ferai pas maintenant, mais je serais heureux d'en parler avec vous.

J'aimerais en outre vous donner un aperçu rapidement des chiffres dans le transport du pétrole brut. Cette marchandise représente un peu plus de 3 % de notre chiffre d'affaires. En revanche, le grain et les produits céréaliers représentent, eux, un peu moins de 20 % de notre chiffre d'affaires, ce qui veut dire six fois plus que le pétrole. Ces deux secteurs ne sont pas comparables du tout.

Les taux de croissance pour le transport du pétrole brut sont-ils importants? Bien sûr, car nous ne transportons pas de pétrole il y a cinq ans.

[Français]

Mme Francine Raynault: Si le même problème vient à se poser, par exemple, en septembre 2014, et que l'on connaisse un hiver aussi froid que celui que vous avez connu dans l'Ouest, que prévoyez-vous faire pour corriger la situation? Que faudrait-il faire pour éviter que les producteurs agricoles perdent leur marché, que le Japon achète ailleurs et que leurs produits valent moins cher en raison de la fluctuation des prix? Certes, ils auront un délai supplémentaire pour rembourser leurs marges de crédit, mais les intérêts augmenteront, ce qui leur coûtera plus cher.

Que prévoyez-vous faire pour éviter ce problème? Faudrait-il qu'il y ait plus de livraisons à l'automne?

[Traduction]

M. Michael Murphy: Je vous répondrais deux choses.

Premièrement, nous continuerions de faire ce que nous faisons chaque année. Nous n'avons pas beaucoup parlé de l'important travail de planification hivernale que nous accomplissons bon an mal an avec nos clients. Évidemment, ce travail se ferait comme d'habitude.

Mais, à plus long terme, pour les récoltes des années subséquentes, j'ai déjà parlé des prévisions. Je ne crois pas que nous puissions prévoir dorénavant des récoltes comme celle que nous venons d'avoir. Je ne crois pas que nous devions nous préparer à gérer ce volume chaque année. Même Agriculture Canada ne fait pas une telle prévision pour la prochaine année.

Selon moi, il y a lieu de prévoir des récoltes abondantes, mais plus normales, ce qui devrait nous inciter à nous adapter à un environnement un peu différent de celui qui est le nôtre présentement. Je crois qu'il serait utile d'envisager une telle hypothèse à long terme.

Le président: Merci beaucoup, madame Raynault.

Je cède maintenant la parole à M. Dreeshen pour cinq minutes. Je vous en prie.

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

En tant que producteur de grain, j'ai beaucoup entendu parler de ce qui se passe présentement, et vous avez entendu les témoignages, évidemment. Je peux vous assurer que le gouvernement les a entendus, lui aussi.

Je voudrais cependant revenir à quelques éléments de votre témoignage, monsieur Miller. Je pense vous avoir entendu dire que, si le gouvernement adoptait des incitatifs, vous seriez capables de résoudre le problème. Il existe des incitatifs, mais il faut voir également le revers de la médaille. Je ne sais pas exactement ce que vous aviez en tête à ce moment-là. S'agit-il de favoriser le transport d'une plus grande quantité de grain en adoptant des mesures qui intéresseront vos actionnaires, compte tenu de leurs dividendes actuels et de ce qui est attendu de vous?

Je crois que c'est l'occasion pour vous d'envisager des expéditions à Thunder Bay aussitôt que la température se sera assez réchauffée là-bas. Peut-être que les sociétés céréalières doivent commencer à examiner cette possibilité si vous pensez que le goulot d'étranglement actuel continuera de ralentir vos expéditions.

J'aimerais vous poser deux questions. La première concerne le réseau d'éleveurs à grain. En tant que producteur de grain, je pouvais autrefois apporter six ou sept chargements par jour à un petit éleveur. Aussitôt que les petits éleveurs ont été remplacés par des gros, j'ai dû réduire le nombre de livraisons à environ quatre par jour

à cause du temps d'attente sur place et des heures qu'on nous fixait dorénavant pour livrer nos chargements.

Par ailleurs, on nous disait tout à l'heure que vous deviez examiner ce qui se produit lorsque les producteurs apportent leur grain aux éleveurs et qu'il fallait accélérer le chargement du grain dans les wagons. Je pense que vous pouvez déjà constater que les éleveurs fonctionnent à plein régime, y compris toute la nuit et le dimanche. Ils sont capables de remplir sans délai les wagons pour que vous partiez avec le chargement. Mais, actuellement, leur frustration vient du fait que les wagons dont ils auraient besoin ne se rendent pas aux éleveurs comme ils s'y attendraient. Évidemment, il en résulte une file d'attente, et c'est une question dont nous devons nous préoccuper.

L'autre question porte sur vos activités aux États-Unis et les conditions existant là-bas. Sur le marché des États-Unis, les services de transport ferroviaire sont offerts selon diverses modalités: commandes selon le tarif en vigueur, contrats privés, contrat de transport à long terme, contrat de transport à court terme. Je pense avoir entendu quelqu'un dire que les services de transport sont soumis à la loi de l'offre et de la demande sur le marché des États-Unis.

Pourriez-vous me dire si les incitatifs et les sanctions réciproques prévus dans vos contrats avec les expéditeurs aux États-Unis ont amélioré la fiabilité et la prévisibilité des services fournis?

Vous êtes parmi les sept chemins de fer de première classe aux États-Unis et vous avez reçu une aide importante du gouvernement du Canada sur plusieurs années. Pensez-vous que vous devriez fournir des services d'un niveau au moins égal aux expéditeurs canadiens, malgré le manque de concurrence sur le marché canadien du transport ferroviaire? J'aimerais également que nous parlions un peu de la question de la concurrence.

Merci.

• (1655)

M. David Miller: Pour ce qui est de la concurrence, les États-Unis ont un système de transport par barges que nous n'avons pas et qui change la donne sur le marché. Mais, abstraction faite de ce facteur, ce n'est pas parce qu'il existe un plus grand nombre de transporteurs ferroviaires aux États-Unis que, dans une région donnée, on trouvera un plus grand choix de chemins de fer. En gros, il existe deux chemins de fer d'importance dans l'ouest des États-Unis et deux chemins de fer d'importance dans l'est. Je n'y vois pas une très grande différence.

M. Earl Dreeshen: Pourriez-vous nous parler des concepts de commandes selon le tarif en vigueur et de contrats privés, c'est-à-dire les divers types de contrats qui sont utilisés là-bas?

M. David Miller: Il ne fait pas de doute qu'il y a beaucoup de choses qu'on peut faire aux États-Unis et qui, à cause du plafond de revenus, seraient tout à fait irréalistes au Canada. Il y a notamment des appels d'offres sur les wagons, ce qui n'est tout simplement pas envisageable au Canada. Certaines sociétés céréalières possèdent leurs propres parcs de trains, ce qui n'est pas vraiment possible ici.

Les systèmes sont tellement différents. Le système américain est beaucoup plus déréglementé, à tel point qu'il est vraiment difficile de comparer les deux systèmes.

C'est probablement le mieux que je puisse dire.

M. Earl Dreeshen: Et vous, pourriez-vous nous en dire plus?

M. Michael Murphy: Oui. Je reviens au deuxième aspect que vous avez soulevé. Nous avons parlé de fiabilité et de prévisibilité, ce qui a retenu mon attention. Le CP a essayé d'attirer l'attention sur cette question, car, dans ses différents secteurs d'activité, il conclut beaucoup de marchés avec divers clients. Ce n'est pas nécessairement le cas dans le secteur céréalier parce que, contrairement aux autres secteurs d'activité, le marché est très réglementé.

La double composante dont vous avez parlé est précisément ce que nous cherchons toujours à faire. Comment fait-on pour accroître la visibilité de la demande? Tandis que les clients réclament une plus grande fiabilité et une meilleure prévisibilité, le secteur ferroviaire réclame une bien meilleure visibilité de la demande.

Ces deux facteurs interviennent lorsqu'on conclut des marchés. Pour certains contrats, les clients sont prêts à s'engager à nous donner un certain volume de circulation. Ce n'est pas toujours le cas, et la décision revient au client, mais si nos clients ne sont pas prêts à s'engager le moins, il est bien sûr difficile pour nous de prévoir ce qu'il faudra faire.

Le gouvernement a étudié la question. Ce ne sera pas long, monsieur le président...

• (1700)

Le président: Il ne vous reste plus de temps. Quelqu'un poursuivra peut-être cette discussion dans quelques minutes.

Madame Brosseau, vous disposez de cinq minutes. On vous écoute.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais que vous parliez davantage de l'amélioration de la planification.

Monsieur Murphy, vous avez abordé la question lorsque vous avez parlé de la planification pour l'hiver. En répondant à la question de ma collègue, Mme Raynault, vous avez aussi parlé d'un contexte différent. Pourriez-vous nous en dire davantage? Je ne crois pas avoir bien compris ce que vous vouliez dire.

Vous ne vous en souvenez peut-être pas. Je devrai peut-être vérifier dans les bleus.

M. Michael Murphy: Commençons par le premier volet.

La planification pour l'hiver comporte de nombreux aspects. Elle nous demande beaucoup de temps parce que l'hiver revient, je ne vous l'apprendrai pas, chaque année. Nous le faisons en collaboration avec nos clients; les gouvernements — et particulièrement Transports Canada — participent beaucoup aussi. Nous nous coordonnons avec Parcs Canada et le ministère des Transports de la Colombie-Britannique en ce qui concerne notamment les risques d'avalanche et les plans d'intervention. Il n'en a pas été beaucoup question aujourd'hui, mais ce sont des réalités pour nous. Nous déterminons l'endroit, le long du corridor, où nous allons entreposer le matériel de déneigement — et nous en avons rajouté cette année. Nous nous penchons régulièrement sur cette question. Sur les changements dans les procédures de fonctionnement, pour que... Nous n'avons pas parlé des conséquences du temps froid. Il s'agit vraiment d'une question de sécurité. C'est un des sujets les plus importants pour nous en ce qui concerne... Il faut que de l'air circule à travers le train pour qu'il puisse freiner. Nous nous soucions bien sûr énormément de la sécurité.

Il y a de nombreux aspects. Je pourrais continuer longtemps, mais j'espère vous avoir donné une idée générale de...

Mme Ruth Ellen Brosseau: Je sais que la sécurité est une priorité, mais ce n'est certainement pas la première fois qu'il y a du temps froid et beaucoup de neige au Canada. Que faites-vous pour mieux planifier et pour que la situation ne se reproduise plus? Vous améliorez la communication?

Monsieur Miller, vous avez dit que vous avez communiqué avec le ministre Ritz. Est-ce que c'était à Saskatoon?

M. David Miller: Non, c'était au sujet du ministre de la Saskatchewan, mais il s'agissait d'une autre question.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Communiquez-vous ensemble, et avez-vous parlé de cette question au ministre? A-t-il communiqué avec vous?

M. David Miller: Tout à fait. Il y a eu plusieurs rencontres avec le ministre et le sous-ministre au sujet de...

Mme Ruth Ellen Brosseau: Et avec la ministre des Transports?

M. David Miller: Les deux ministres.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Les deux ministres, d'accord. Ces rencontres ont été utiles?

M. David Miller: Tout à fait.

Ce n'est bien sûr pas la première fois qu'il y a eu du temps froid, mais les conditions étaient vraiment... On pourrait dire qu'une telle récolte et un hiver aussi froid n'arrivent qu'une fois par siècle. J'espère que nous aurons encore de telles récoltes, mais pas d'autres hivers comme celui-là. On pourrait voir les choses de cette façon. La récolte a été très abondante et l'hiver a été très rude.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Parmi les témoins qui ont comparu devant le comité, plusieurs ont beaucoup parlé de sanctions. Nous savons que les agriculteurs ont été durement touchés. Les rapports que nous entretenons avec nos partenaires commerciaux étrangers ont aussi été affaiblis parce que nous n'avons pas pu respecter certains engagements.

Mon fils et moi avons établi des règles. Il a des tâches à faire — remplir le lave-vaisselle et faire son lit —, mais lorsqu'il ne les fait pas, il y a des conséquences. Je sais que vous ne tenez pas vraiment à parler de sanctions, mais presque tous ceux avec qui nous nous sommes entretenus ont abordé cette question. Que pensez-vous de Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises? Pourriez-vous nous parler peut-être des sanctions et de la possibilité de durcir cette loi?

Beaucoup de témoins avaient proposé des amendements, à l'époque où la Chambre était saisie de ce projet de loi. Je sais que notre parti a proposé plusieurs amendements qui n'ont pas été acceptés. Ce n'est pas nouveau. Pourriez-vous nous parler de la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises et peut-être aussi du fait que certains témoins ont suggéré d'imposer des sanctions lorsque les céréales sont livrées en retard?

M. Robert Taylor: À mon avis, la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises traite de quelques aspects très importants.

Premièrement, il ne faut pas que le service imposé avantage un transporteur et en désavantage un autre. L'arbitre doit tenir compte des répercussions sur le réseau, parce que, contrairement aux services de taxi, le réseau ferroviaire est un circuit. C'est pour cette raison que nous atteignons 4,1 ¢ la tonne-mille. Il en coûte 4,1 ¢ par mille pour chaque tonne de matériel que nous transportons par rail. Si la disposition relative au réseau n'existait pas dans le projet de loi, les arbitres pourraient imposer une solution qui avantagerait un transporteur et désavantagerait son concurrent. Selon nous, c'est la bonne façon de procéder, et ce serait bien dommage que cela change.

• (1705)

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Hoback, qui dispose de cinq minutes.

M. Randy Hoback: Merci, messieurs, et je vous remercie de vous être déplacés aujourd'hui.

Je suis d'accord avec Mme Brosseau. Nous sommes contents que vous ayez accepté de venir nous parler des problèmes que vous avez connus en décembre et en janvier.

En fait, vous avez déjà connus de tels problèmes et vous en connaîtrez encore dans les prochaines années. Vous devez aussi faire face à de nouvelles réalités dans l'Ouest: les mines de potasse et un plus grand volume de pétrole brut. Vous savez que ce volume augmentera, car s'il ne se construit pas de pipeline, le pétrole brut devra être transporté par train. Je ne suis donc pas d'accord avec vous lorsque vous dites que vous n'avez pas besoin d'un plus grand nombre de locomotives.

C'est un problème de capacité. Je conviens qu'il faut raccourcir les trains lorsqu'il fait froid. Je le sais, car j'ai déjà conduit des Super B sur mes terres. Je sais comment fonctionnent les freins à air comprimé. Il faut donc faire circuler de plus petits trains et, pour ce faire, vous avez besoin d'un plus grand nombre de locomotives. Or, — je cite la fédération des producteurs agricoles de l'Alberta —, vous avez mis à pied 4 500 employés et réduit de 400 le nombre de locomotives et de 2 700 le nombre de wagons. Vous dites pourtant que vous avez assez d'employés et de trains pour suffire à la future demande.

Je ne vois pas comment vous y arriverez et comment vous pouvez dire une telle chose lorsque la BHP Billiton se met de la partie et que d'autres mines de potasse ouvrent dans le Sud de la Saskatchewan. Notre allons augmenter la production de maïs, qui prend quatre fois plus de place que le blé. Toutes ces marchandises devront être transportées par train. Comment voyez-vous les choses? Je suis choqué de vous entendre dire que vous avez la capacité nécessaire. En fait, vous ne l'avez jamais eue. Lorsque j'étais producteur agricole, de 2000 à 2004, il n'était pas rare du tout que les trains n'arrivent pas à temps. Vous en rejetez la faute sur la Commission canadienne du blé ou sur quelqu'un d'autre, mais, en fait, nous n'avez jamais eu la capacité requise.

Les problèmes actuels coûtent de l'argent aux agriculteurs de ma circonscription. Le prix de base du blé est passé de 25 à 80 \$. Pourquoi ne payez-vous pas la différence puisque c'est à cause de vous que le prix de base s'accroît?

Vous parlez de l'augmentation du volume de marchandises. Je vous le concède, mais vous savez quoi? Vous n'avez pas réussi jusqu'à présent à fournir à la demande. L'excédent s'ajoute aux marchandises à transporter. Vous disiez, en août, que le volume de marchandises a commencé à augmenter lorsque vous aviez décidé de remiser des locomotives en raison d'une période creuse, mais ce n'est

pas le cas. Vous avez peut-être transporté effectivement plus de céréales, mais en avez-vous livré plus? Je pose la question parce que j'ai bel et bien vu à Vancouver, lors des audiences du Comité du commerce international, que des navires attendaient dans le port. Ils attendent encore. Les producteurs d'avoine me disent que leurs petits silos intérieurs sont remplis et que des wagons attendent d'être transportés par vous. Entretemps, les pays scandinaves transportent de l'avoine de l'Europe du Nord aux États-Unis, dans nos marchés.

Expliquez-moi. Qui devrait être tenu responsable de cette situation? Qui devrait en assumer les conséquences financières? Je crois que c'est vous. N'êtes-vous pas d'accord?

M. David Miller: Pour ce qui est de la capacité, comme je le disais, nous avons ajouté des locomotives par rapport à l'an dernier, et nous venons d'en commander toute une nouvelle série.

Une voix: Alors toute cette question de la croissance, vous la prenez vraiment au sérieux?

M. David Miller: Bien sûr que oui.

M. Randy Hoback: Parlons du Canadien Pacifique, dans ce cas-là. Vous avez fait exactement le contraire. J'imagine que c'est pour une question d'efficacité. Vous faites tout pour maintenir l'efficacité au plus bas niveau, mais au moindre petit accroc, vous être coincés.

M. Michael Murphy: Je suis dans l'obligation de vous contredire, parce que nous avons connu des niveaux de demande records, cet automne, de septembre à novembre, et nous avons été à la hauteur. C'est la même flotte que celle que nous avons aujourd'hui. Les difficultés que nous connaissons présentement sont dues à une extrême...

M. Randy Hoback: Je vous arrête. Vous avez été à la hauteur pendant quelques mois, puis le charbon et la potasse se sont ajoutés. Toutes les autres marchandises s'ajoutent, mais vous n'arrivez pas à les transporter au complet. Vous vous en tirez pendant un mois ou deux, mais vous ne pouvez pas fournir à la demande pendant une longue période.

M. Michael Murphy: Nous avons fourni à la demande de septembre à novembre, soit pendant trois mois. Pendant cette période, le volume de potasse a diminué, ce qui...

M. Randy Hoback: Ce qui vous permettait de transporter plus de céréales.

M. Michael Murphy: Exactement, et c'est ce que nous avons fait.

M. Randy Hoback: Mais maintenant il y a et des céréales et de la potasse à transporter. Je me suis entretenu avec des producteurs de potasse. Eux aussi sont furieux parce qu'ils ne réussissent pas à livrer leur marchandise. Une scierie de la baie d'Hudson est obligée de restreindre ses activités à trois jours par semaine. Il y a aussi une aciérie à Regina. Bien des secteurs — pas seulement le secteur céréalier — doivent freiner leurs activités parce que vous ne tenez pas compte de la croissance économique de l'Ouest. Si vous ne vous réveillez pas, vous nuirez beaucoup à l'économie de l'Ouest.

• (1710)

M. Michael Murphy: Je vois les choses complètement différemment, et je ne suis pas d'accord avec vous...

M. Randy Hoback: Vous voyez les choses du point de vue de vos actionnaires. Je respecte cela. Mais il faut voir les choses du point de vue des clients... et en tenant compte de ce qui se passe dans l'Ouest canadien. Vous ne l'avez pas fait. Si je vous demande de m'expliquer aujourd'hui comment vous parviendrez à acheminer le volume pour rattraper le retard avant le début des interdictions routières... et des inondations dans la vallée de la rivière Rouge. Comment ferez-vous? Vous n'avez pas la capacité voulue. Ferez-vous venir des wagons des États-Unis?

Combien de wagons appartenant au gouvernement du Canada sont actuellement aux États-Unis en train de transporter des grains là-bas?

M. David Miller: Nous avons rapatrié des wagons des États-Unis. Nous n'en envoyons pas aux États-Unis. Nous avons déplacé des wagons en sens inverse pour acheminer les récoltes. C'est un milieu d'affaires très concurrentiel. L'industrie de la potasse est extrêmement concurrentielle. Il y a du retard en raison de la situation qui prévaut depuis quelques mois, mais je vous prie de croire que nous n'allons pas lésiner sur les ressources et risquer de perdre cette part du marché. Il y a trop en jeu pour nous.

M. Randy Hoback: Mais vous avez la capacité d'acheminer...

Le président: Monsieur Hoback, le temps est écoulé.

Nous passons maintenant à M. Zimmer, qui dispose de cinq minutes.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River, PCC): Je vous remercie de comparaître devant le comité aujourd'hui. Je sais que vous êtes sur la sellette, mais nous avons besoin de vous ici.

Dans la foulée des propos de mon collègue M. Hoback, j'ai un article du *Globe and Mail* qui a été rédigé en novembre:

« Selon le porte-parole du CN Mark Hallman, le retard dans l'expédition de grains aux silos est un problème de chaîne d'approvisionnement qui n'a rien à voir avec la quantité de pétrole expédié par chemin de fer, et l'ajout de wagons ne changera rien.

« Ajouter des wagons-trémies à la chaîne d'approvisionnement ne servira à rien. C'est comme l'heure de pointe sur l'autoroute. Quand on ajoute trop de voitures, il se crée un bouchon et tout avance à pas de tortue » a-t-il déclaré.

C'était avant la vague de froid. C'est un peu ce que disait M. Hoback: le manque de capacité existait avant la vague de froid. Pourriez-vous nous dire ce que vous répondez à cela, du point de vue du CN et du CP?

M. David Miller: Comme je l'ai dit, nous acheminons des volumes record à l'automne. Nous avons l'impression que la taille du parc de wagons correspondait à la capacité d'accueil portuaire. Lorsqu'à l'automne nous avons constaté qu'en fait, les ports avaient une capacité d'accueil supérieure à celle que nous pensions, nous avons décidé d'ajouter des wagons.

Pour ce qui est d'ajouter des wagons à un réseau congestionné, c'est la réalité avec laquelle il faut composer. Si les ports sont congestionnés, la pire chose à faire, c'est ajouter d'autres wagons.

M. Bob Zimmer: Il me semble qu'on vient de nous dire qu'il n'y a pas de congestion et que la capacité existe.

M. David Miller: Non, je ne fais qu'expliquer la déclaration qui a été faite. En cas de congestion portuaire, ajouter des wagons est la pire chose à faire. Lorsque nous avons vu que les ports pouvaient accueillir un peu plus de wagons qu'ils ne le faisaient auparavant — davantage que ce dont nous les pensions capables —, nous avons pris la décision d'ajouter des wagons.

M. Bob Zimmer: Vous dites donc que les propos du porte-parole du CN Mark Hallman — j'ignore ce qu'il fait à part être porte-parole

— étaient justes? Car, au fond, ce qui m'inquiète, c'est que c'est avant tout une question de voies ferrées. Si ce qu'il a dit est exact, il faut faire autre chose. Nous avons besoin de plus de voies ferrées; il faut autre chose.

Si vous dites que nous n'avons pas besoin d'accroître la capacité des lignes — c'est ce que vous nous dites tous les deux —, que cela ne permettra pas de régler le problème, cela veut dire que nous serons constamment aux prises avec celui-ci.

Comme l'ont dit d'autres de mes collègues, nous vivons au Canada. Qui dit Canada dit temps froid. Cela ne devrait pas nous surprendre. Que se passera-t-il si la vague de froid se prolonge? Aurons-nous les mêmes problèmes l'an prochain et l'année d'après et ainsi de suite?

Avant que vous ne répondiez à cette question, je crois que vous n'avez toujours pas répondu à celle concernant le CP. Selon la représentante de l'Alberta Federation of Agriculture: En fait, le CP a réduit le nombre de locomotives et de wagons de 43 % et de 35 % respectivement. Il s'est départi de 400 locomotives et de 2 700 wagons au moment où nous devons acheminer jusqu'au port la plus importante récolte de céréales de notre histoire. Sans compte que le CP a réduit son effectif de 4 500 employés.

Est-ce vrai?

M. Michael Murphy: En ce qui a trait aux locomotives — et j'en ai parlé tout à l'heure —, nous avons réduit la taille du parc en nous départissant des locomotives les moins économiques et les moins efficaces. Il ne servait pas à grand-chose de les conserver. Certaines d'entre elles étaient loin d'être utilisées de manière optimale et elles n'étaient pas efficaces. Il a donc fallu se départir de certaines d'entre elles, c'est vrai.

Nous avons aussi remis certains wagons, mais, à ma connaissance, pas de wagons-trémies. Notre parc compte encore près de 18 000 wagons-trémies.

M. Robert Taylor: Pour mettre ce chiffre en perspective, nous avons un parc de 50 000 wagons. On parle donc d'environ 2 700 wagons sur 50 000, et il y en a de toutes sortes. Certains ont 50 ans.

• (1715)

M. Bob Zimmer: D'accord.

Avez-vous autre chose à ajouter?

M. Michael Murphy: Je voulais aussi ajouter que l'Ouest canadien est une priorité pour nous. Nos chemins de fer sont conçus pour le transport du vrac, et 40 % de la marchandise que nous transportons est en vrac. Cette marchandise provient généralement de l'Ouest, qu'il s'agisse de charbon, de potasse ou de grain, et le grain en représente la plus grosse part. Nos dépenses en capital sont prioritaires. Nous dépensons environ 20 % de nos revenus en immobilisations chaque année — très peu d'industries, voire aucune autre, ne font cela — et nous avons fait de l'Ouest canadien une grande priorité.

J'ai parlé de notre voie principale nord, qui s'étend d'Edmonton à Winnipeg. Qui profite de celle-ci? À l'évidence, ce sont les produits dont nous parlons — en vrac — qui en bénéficient principalement, quoique pas exclusivement. Nous ne construisons pas toujours des voies ferrées en pensant à un produit particulier, mais il est clairement avantageux de faire ce genre de dépense.

Nous venons d'annoncer que notre programme d'immobilisations sera encore plus important en 2014 qu'en 2013. Par conséquent, il y aura d'autres investissements dans l'Ouest. Je peux entrer dans les détails quant à où nous pensons... Nous croyons qu'il sera avantageux d'ajouter des voies d'évitement, et c'est toutes ces choses que nous envisageons.

Le président: Je suis désolé monsieur Zimmer, votre temps est écoulé.

Nous passons maintenant à la troisième série de questions. Madame Raynault, vous disposez de cinq minutes.

[Français]

Mme Francine Raynault: Merci, monsieur le président.

Nous savons que l'année 2013 a produit des récoltes record et c'est tant mieux pour nos producteurs agricoles. La météo a sûrement eu un rôle à jouer à cet égard. N'oublions pas toutefois tous les chercheurs qui essaient de créer de nouvelles semences pour produire davantage afin de nourrir le monde entier. De meilleures semences ont un effet sur les récoltes et augmentent la quantité de nourriture pour les humains et les animaux.

Il existe actuellement un problème de transport à cause du froid et de tout ce dont nous avons entendu parler plus tôt. Je m'adresse aux trois témoins. Quels sont vos projets d'avenir, à court et à moyen terme, pour éviter ce problème afin que les producteurs n'aient plus jamais à vivre cela et pour que ce soit plus agréable pour vous-mêmes de livrer le grain de nos producteurs.

[Traduction]

M. David Miller: Si vous voulez savoir si nous pouvons promettre de ne plus jamais être confrontés à des limites en matière de capacité à certaines périodes de l'année ou lors de périodes pointes inhabituelles, la réponse est non. Il est impossible d'établir un système en mesure de répondre à toutes les périodes de pointe.

Comme je l'ai dit, nous investissons au-delà de 2 milliards de dollars par année pour étendre notre réseau, qu'il s'agisse de voies d'évitement plus longues, de doublement de plus de voies ou de l'ajout de wagons ou de locomotives. Nous cherchons à prendre de l'expansion. Il est dans notre intérêt d'en faire le plus possible. Nous n'avons rien à gagner en ne répondant pas à la demande existante.

Mais il y a manifestement des problèmes à l'égard de la capacité d'appoint et du nombre de wagons, locomotives et équipages qu'on peut garder à ne rien faire au cas où on en aurait besoin pendant une brève période dans l'année.

M. Michael Murphy: La seule chose que j'ajouterai, monsieur le président, est en lien avec ce que j'ai dit précédemment concernant les dépenses en immobilisations. Il s'agit d'un secteur qui demande énormément de dépenses en immobilisations, peut-être même plus que tout autre.

Notre programme d'immobilisations ne vise pas seulement l'entretien de nos installations, il prévoit aussi une croissance. C'est un aspect important de cette discussion en raison, comme je l'ai dit, de l'importance des marchandises en vrac surtout, mais pas exclusivement, dans l'Ouest canadien.

Nous cherchons à prendre de l'expansion dans différents secteurs, et c'est en partie pourquoi nous avons annoncé que nous prévoyons faire des dépenses d'immobilisations plus élevées en 2014 et au cours des prochaines années. Nous poursuivrons dans cette voie.

Le président: Vous disposez d'une minute et demi, deux minutes jusqu'ici.

[Français]

Mme Francine Raynault: J'estime que ce serait vraiment dommage que les producteurs décident de ne plus produire de grains ou d'en produire en moins grande quantité. Actuellement, ils perdent beaucoup de revenus parce qu'ils ont des grains qui attendent dans les silos et dont la qualité diminue. S'ils réduisent leur récolte ou s'ils ne sont pas en mesure d'obtenir une marge de crédit pour semer en 2015, ils vont faire faillite. Que vont-ils faire?

Vous aurez des immobilisations, mais vous n'aurez plus de grains à transporter. Quelle est la solution immédiate? Allez-vous être obligés de transporter du grain de la récolte de 2013 quand la récolte de 2014 va arriver?

• (1720)

[Traduction]

M. Michael Murphy: Je vais étoffer mes propos de tout à l'heure au sujet de la taille des récoltes. Il y a les particularités dont j'ai parlé concernant la campagne agricole en cours. Je ne les répéterai pas, pour sauver du temps, mais nous nous préparons en prévision de la prochaine campagne récolte et celles qui suivront. Nous croyons qu'il serait possible d'envisager le marché sous un angle différent, un angle beaucoup plus commercial, comme nous le faisons pour nos autres activités.

Nous sommes prêts à en parler.

Le président: D'accord. Dans ce cas, nous allons poursuivre. Merci madame Raynault.

C'est votre tour monsieur Hoback. Vous disposez de cinq minutes.

M. Randy Hoback: À vrai dire, monsieur le président, j'aimerais partager mon temps avec M. Dreeshen puisque c'est la dernière série de questions.

Le président: D'accord.

M. Randy Hoback: Qu'en est-il de la capacité d'appoint, monsieur Miller? Quel serait le bon chiffre? À l'heure actuelle, si vous posez la question aux agriculteurs, ceux-ci diront sans doute que vous n'avez pas une capacité d'appoint suffisante pour vous adapter aux périodes de pointes et aux ralentissements.

Comment calcule-t-on la capacité d'appoint? Utilise-t-on le volume le plus faible pendant l'année ou une moyenne approximative? Quel serait un chiffre raisonnable? Quelle est la capacité d'appoint du CN et du CP?

M. David Miller: Je ne crois pas pouvoir vous donner de formule magique. Il est certain que la capacité d'appoint est l'un des secteurs où le plafond de revenu pose problème. La nécessité de disposer d'une capacité excédentaire tout en sachant que le système actuel n'offrira aucune compensation a un effet dissuasif. C'est indiscutable.

M. Randy Hoback: Les wagons porte-rails appartiennent au gouvernement. Par conséquent, pour vous, la capacité d'appoint dans le secteur céréalier ne se limite-t-elle pas aux locomotives et au personnel?

M. David Miller: Eh bien, les locomotives...

M. Robert Taylor: Nous avons environ 6 000 wagons-trémies dans un parc de 18 000, la capacité d'appoint est donc de 6 000.

Le président: Monsieur Dreeshen, c'est à vous.

M. Earl Dreeshen: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur quelques points.

L'un d'eux porte sur le passage par Thunder Bay dont j'ai parlé, aussitôt que ce sera possible et sur l'examen des options disponibles sur place.

L'autre point, c'est d'avoir l'assurance de pouvoir dire que nous serons en mesure d'acheminer le tout. C'est un aspect crucial à l'heure actuelle.

Bien franchement, comme nous l'avons entendu dans les témoignages, il y a des gens qui ont indiqué leur intention de pratiquer des cultures qui ne devraient pas donner le même rendement qu'auparavant. Cette décision est motivée par un tout autre aspect. J'ai entendu parler de gens qui disaient envisager de cesser l'utilisation de fertilisant, et ainsi de suite. Les gens examinent le programme d'avance de fonds et tentent de prendre des décisions. Mais quelles seront les bonnes s'ils ne peuvent gérer leurs rentrées de fonds?

Il est important que vous puissiez indiquer où se trouve le surplus et comment il est acheminé et que vous fassiez en sorte que les gens s'en rendent compte.

J'aimerais que vous fassiez preuve d'un peu d'engagement. Je ne me rappelle pas si c'est tous les trois mois ou chaque mois que vous devez faire rapport sur la situation. Peut-être faudrait-il que ce soit chaque semaine, pour savoir où nous en sommes avec ce surplus.

Pouvez-vous me donner votre opinion à ce sujet? Si cela s'avère nécessaire, pouvons-nous obtenir un engagement à cet égard?

M. Robert Taylor: Si je puis me permettre, nous rencontrons de nouveau le ministre le 24 février. Il a demandé des renseignements supplémentaires quant à la capacité de la chaîne d'approvisionnement d'acheminer les grains au moyen de couloirs individuels et ainsi de suite. C'est une option que nous examinons actuellement. Nous rencontrons le ministre toutes les semaines depuis quelque temps. Nous avons sauté une semaine en raison de votre pause parlementaire. Ce sont des idées dont il est question.

Pour ce qui est de Thunder Bay, vous faites valoir de bons points. Nous parlions justement de Thunder Bay aujourd'hui, d'un programme qui débiterait plus tôt à Thunder Bay pour tenter d'acheminer une partie du grain dans les silos vides qui s'y trouvent.

Je m'attends à un programme qui commencera plus tôt à Thunder Bay cette année que l'an dernier, un programme qui débutera avant l'arrivée des navires.

M. David Miller: Ces dernières années, on ne peut pas dire que l'Est était dans notre mise, non. Et cet hiver, tout a été retardé à cause des conditions météo. Mais oui, nous envisageons très certainement d'envoyer des trains jusqu'à Québec.

• (1725)

M. Earl Dreeshen: Merci beaucoup.

Le président: Il vous reste encore une minute.

M. Earl Dreeshen: Ah bon. Merci encore, sincèrement.

En fait, ça revient à dire que les trains vers l'Est pourraient être plus longs. Il y a donc plusieurs facteurs à considérer. Au fond, nous allons peut-être simplement revenir à ce que je disais au début, c'est-à-dire que ce sera à vous de prouver que vous avez joint le geste à la parole.

On entend encore dire que certains silos vont pouvoir obtenir 50 wagons, alors qu'en réalité, ils en obtiennent à peine 8. C'est ce qu'on nous dit.

Comment pouvez-vous nier que vous ne respectez pas votre partie de l'entente? Nous devons savoir à quoi nous en tenir. Vous pouvez bien invoquer le froid, nous savons nous aussi que l'hiver a été rude,

mais dès que le soleil va recommencer à briller, il va bien falloir que vous passiez à l'action.

J'aimerais bien connaître votre réaction, si le temps le permet.

Le président: Il reste quelques secondes.

M. David Miller: Nous sommes tout à fait conscients qu'on nous a à l'oeil, et pas seulement dans ce dossier, croyez-moi. Alors oui, nous savons que nous allons devoir bouger.

Pour ce qui est des chiffres, tout est sur notre site Web. Tout est public, alors les gens peuvent connaître notre production hebdomadaire et savoir s'il y a bien du retard. Ensuite, ce sera à eux de nous juger. Nous nous attendons à ce que les chiffres s'améliorent sensiblement.

Pour ce qui est des wagons, je crois honnêtement qu'avant que tous ces problèmes nous tombent sur la tête, en décembre, notre bilan était tout à fait acceptable. Nos services réguliers de transport du grain affichaient un rendement de 80 % par jour. Il y a quelques années à peine, nous étions incapables d'obtenir un rendement de 80 % par semaine, alors je trouve sincèrement que la situation s'améliore.

Le président: Avant de céder la parole au dernier député, j'aimerais invoquer la prérogative de la présidence.

Au début, vous avez dit, monsieur Miller, que vous devriez avoir la capacité nécessaire pour répondre à la demande dès que la météo redeviendra clémente. Pourriez-vous nous en dire un peu plus? J'aurais espéré que vous nous disiez que vous alliez y répondre, point. Mais je n'en suis plus si sûr, avec ce que j'entends.

M. David Miller: Nous allons pouvoir revenir aux volumes de cet automne. Nous allons pouvoir transporter les récoltes. Pas immédiatement, mais nous allons fonctionner à plein régime tout l'été, ce que nous n'avons pas fait depuis des années. Je ne peux pas vous garantir qu'il n'en restera pas du tout, vu l'ampleur de la récolte, mais nous allons ramasser le grain qui attend.

Le président: À vous la parole, monsieur Eyking.

L'hon. Mark Eyking: Je vous remercie, monsieur le président, de me permettre de poser une nouvelle série de questions.

Maintenant que la réunion achève, j'espère que vous aurez compris qu'il faut que les céréales se fassent ramasser. De toute évidence, la Loi sur les services de transport ferroviaire des marchandises qui a été adoptée l'an dernier n'a pas donné les résultats escomptés, et ce, pour plusieurs raisons. Elle était pourtant censée favoriser la collaboration et faciliter le transport des marchandises.

Je ne sais pas; je regarde les choses de l'extérieur. Il n'y a que deux choses qui, à mon avis, pourraient améliorer la situation. J'imagine que, s'il y avait plus d'agriculteurs sur votre conseil d'administration, la priorité irait sans doute aux céréales plutôt qu'au charbon, à la potasse ou aux autres produits dont vous assurez le transport. Et puis il y a les sanctions. Je sais que c'est le genre de choses qui vous déplaît. Vous nous direz ce que vous en pensez, mais c'est quand même un fait: les pénalités incitent les gens à rentrer dans le rang. Si un navire doit faire demi-tour et que nous perdons une vente auprès des Japonais, je ne vois pas pourquoi ce serait aux agriculteurs de payer la note. Ce devrait plutôt être à vous.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de l'idée que le gouvernement puisse imposer des pénalités à ceux qui traînent les pieds.

M. Michael Murphy: Honnêtement, je crois que nous sommes déjà visés par un bon paquet de règlements, surtout dans ce marché-ci. Il existe déjà toute une panoplie de remèdes réglementaires, d'outils — réglementaires ou autres — que les clients peuvent utiliser, y compris la loi qui a été adoptée en juin dernier. Je ne...

L'hon. Mark Eyking: Si vous permettez, monsieur Murphy, selon ce que nous ont dit les groupes qui ont témoigné hier, les sanctions aux États-Unis sont beaucoup plus sévères, et les compagnies de chemin de fer s'organisent pour ramasser les récoltes des agriculteurs.

M. Michael Murphy: Le contexte américain est complètement différent. Tout se fait en fonction des principes commerciaux, contrairement à ici. Il n'ont pas le même type de régime que nous. Ça fait une grosse différence. Pour eux, les céréales ne sont qu'un produit comme les autres. Et le fardeau réglementaire n'est pas plus lourd qu'ici, si c'est ce que vous voulez dire. Je dirais même que c'est le contraire.

• (1730)

L'hon. Mark Eyking: En fait, je ne parlais pas vraiment des permis, mais des pénalités.

M. Michael Murphy: C'est quand même le contraire.

Les ententes que nous avons négociées avec bon nombre de clients en prévoient, des pénalités. Elles font partie de la réalité. C'est ce qui se fait de nos jours. Les gens prennent des engagements, et nous en prenons nous aussi, et dans un cas comme dans l'autre, les contrats que nous signons prévoient des pénalités. Il n'y a rien là de terriblement inhabituel. Or, la question est plutôt de savoir s'il est possible de négocier quelque chose qui permettra aux deux parties de s'entendre. Nous sommes toujours prêts à discuter avec tous nos clients.

L'hon. Mark Eyking: D'accord, mais quand un bateau japonais doit accoster à Seattle, ce n'est quand même pas vous qui payez la facture. Ce sont les agriculteurs. Le voilà, le noeud du problème. Vous n'avez rien à perdre, alors que les agriculteurs, oui. Quel intérêt avez-vous à trouver une solution? Si nous pouvions trouver le moyen de vous refiler la facture, alors j'imagine que la situation serait différente. Nous aurions peut-être déjà de nouvelles locomotives. Mais peut-être aussi que le système serait le même qu'aujourd'hui.

M. David Miller: J'aurais deux ou trois choses à dire.

Premièrement, je suis loin d'être convaincu que les pénalités auraient fait une réelle différence, pas avec les conditions météo que nous avons connues cette année. Surtout que tous les contrats comportent des dispositions sur les cas de force majeure, et c'est sûr qu'en l'occurrence, elles auraient pu être invoquées.

Deuxièmement, je voudrais parler de la loi. Nous avons conclu des ententes de service avec un certain nombre de clients avant l'entrée en vigueur de la loi. Que je sache, pas un seul client — en tout cas pas dans le secteur céréalier — n'est venu nous voir depuis que la loi a été adoptée pour négocier une entente de service. Quant à savoir si la loi est efficace ou non, c'est difficile à dire, puisque, dans les faits, personne n'y a encore eu recours.

Le président: Je dois maintenant vous interrompre, puisqu'il est 17 h 30.

Je remercie les témoins de s'être déplacés aujourd'hui. Nous allons produire un rapport à la fin de notre étude.

Je remercie encore une fois les témoins d'être venus nous donner leur point de vue sur un sujet aussi important.

Merci beaucoup.

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>