



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 023 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 2 avril 2014

Président

M. Bev Shipley

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le mercredi 2 avril 2014

•(1835)

[Traduction]

Le président (M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

Je suis désolé. Nous avons un peu de retard. Nous avons eu des votes pendant environ une heure, et les cloches ont un peu chamboulé notre horaire. Je tiens à remercier le personnel de nous avoir remis sur la bonne voie.

Cela dit, nous accueillons notre prochain groupe de témoins dans le cadre de notre étude du projet de loi C-30.

Je souhaite la bienvenue à Brian Otto, directeur, et Caitlan Schnitzler, coordonnatrice des relations publiques, de la Western Barley Growers Association.

De l'Association minière du Canada, nous recevons Pierre Gratton, président et chef de la direction, et Brendan Marshall, directeur des Affaires économiques.

Par vidéoconférence de Moose Jaw, en Saskatchewan, nous accueillons M. Ian McCreary, à titre personnel.

Je vais commencer par vous, monsieur McCreary, au cas où nous aurions des problèmes, puisque vous participez à distance, par vidéoconférence.

Allez-y, monsieur McCreary. Vous avez huit minutes.

M. Ian McCreary (fermier, à titre personnel): Monsieur le président, mesdames et messieurs, merci de me donner l'occasion de parler de la situation critique à laquelle est confronté le secteur des céréales et des oléagineux dans l'Ouest canadien.

Tout au long de ma vie adulte, je me suis occupé de questions liées au transport, et je remercie le comité de m'avoir donné l'occasion de fournir mon point de vue sur une solution possible à ce problème complexe. J'aimerais vous offrir mon évaluation du problème, vous suggérer une façon de trouver une solution et cerner les forces et les faiblesses du projet de loi en tant que solution au problème.

Pour commencer, parlons du problème. L'Ouest canadien est une région environnée de terres qui est plus éloignée des eaux de marée que toute autre région exportatrice majeure. Les couloirs de transport vers les marchés sont limités. De plus, deux des principaux canaux d'exportation sont très différents en ce qui concerne les coûts totaux. Les coûts de transport de mon point de livraison du centre de la Saskatchewan à la côte Ouest sont d'environ 72 \$ la tonne, tandis que les coûts de transport vers l'est sont d'environ 100 \$ la tonne. Durant les périodes où les taux de fret maritime sont relativement peu élevés, comme c'est le cas actuellement, il est moins dispendieux d'expédier mes grains à toutes mes destinations à l'étranger, de ma ferme à la côte Ouest. Cependant, l'infrastructure sur la côte Ouest peut seulement générer environ 21 millions de tonnes de grains par année. L'Ouest canadien produit régulièrement 35 millions de tonnes de culture exportable, et cette année, il en a produit plus de 50 millions. Par conséquent, la différence de prix entre ce que les

agriculteurs reçoivent pour leurs grains et les prix sur la côte Ouest a augmenté de façon draconienne.

Actuellement, les prix à la ferme pour le blé ont chuté, passant à 170 \$ la tonne, en deçà de leur valeur d'exportation sur la côte Ouest. Seulement 70 \$ de dette somme peuvent être associés au coût de transport et de manutention. C'est donc dire que les agriculteurs paient aux sociétés céréalières 100 \$ de plus la tonne pour le privilège de vendre leurs grains. Les agriculteurs paient ce coût supplémentaire depuis la mi-octobre, et si la production reste dans des niveaux moyens ou au-dessus de la moyenne, ce nouveau vol de grains, comme on le perçoit dans les Prairies, se poursuivra dans un avenir prévisible. Pour le dire autrement, les prix internationaux actuels sont très élevés, et les agriculteurs de l'Ouest canadien sont les seuls qui ne bénéficient pas de ce marché très fort.

Il n'y a aucune solution à ce problème dans le cadre réglementaire actuel. Les expéditeurs sont les seuls qui ont l'oreille de l'office. Les expéditeurs sont les sociétés de grains, qui font des profits records actuellement. Par conséquent, il est peu probable que la solution au problème passe par l'office.

Pour éliminer cet abus lié au transport et à la commercialisation, il faudra prendre des mesures à différents niveaux.

Premièrement, l'industrie a besoin d'un organisme qui garantit un certain niveau de service général concernant les exportations de grains et d'oléagineux.

Deuxièmement, il faut trouver un moyen de répartir la capacité limitée entre les utilisateurs qui se font concurrence. N'oubliez pas, tous les commerçants feront plus d'argent en expédiant leur production vers l'Ouest, mais seulement 40 % peuvent le faire.

Troisièmement, il faut améliorer la transparence, tant au niveau des prix qu'au niveau du transport des grains. De meilleurs renseignements améliorent le cours du marché, et on peut déjà améliorer les choses simplement en communiquant de meilleurs renseignements dans la sphère publique.

Quatrièmement, il faut revoir le plafond des revenus, mais il faut le maintenir. Il faut protéger les wagons de producteurs et les expéditeurs ayant un seul point d'expédition.

Cinquièmement, la position concurrentielle des agriculteurs dépend de l'existence de canaux indépendants ou de rechange. Le cadre réglementaire actuel met ces deux canaux de commercialisation en danger.

Sixièmement, nous avons besoin d'une meilleure concurrence entre les compagnies de chemin de fer. Si on le fait adéquatement, cela pourrait améliorer les services, renforcer la capacité et réduire les coûts de transport par chemin de fer.

Enfin, et il s'agit peut-être de la recommandation la plus importante, nous avons besoin d'un plan à long terme pour accroître et renforcer la capacité des deux corridors d'exportation en mettant l'accent sur la résolution de certains des problèmes sur la côte Ouest.

En ce qui concerne plus précisément le projet actuel, le projet de loi C-30 fournit un outil pour gérer la question des niveaux de service globaux, et semble bien vouloir attiser la concurrence entre les compagnies de chemin de fer en prévoyant d'éventuels changements touchant les distances d'interconnexions. Ces deux éléments sont positifs. Cependant, cela ne permettra pas de régler le problème. Le problème est multiple, et le projet de loi règle seulement les aspects liés aux chemins de fer.

J'aimerais suggérer des mesures supplémentaires qui, selon moi, doivent faire partie de la solution à long terme pour l'industrie céréalière de l'Ouest.

● (1840)

Pour commencer, j'aimerais suggérer un réinvestissement dans l'OTG ou dans une organisation semblable à l'office. En 1979, le gouvernement conservateur de l'époque a retiré la responsabilité touchant les niveaux de service globaux à la Commission canadienne du blé et a créé l'Office du transport du grain. Cet organisme était responsable du regroupement des services, de la répartition des wagons, de la planification à long terme et de la communication des renseignements. Cela a bien fonctionné jusqu'à ce qu'on y mette fin dans le budget fédéral de 1995.

Les allégations subséquentes touchant les niveaux de service de l'OTG ont rétabli la Commission canadienne du blé en tant que responsable des services regroupés. Lorsque le gouvernement a décidé de démanteler la Commission canadienne du blé, aucun des services de transport n'était compris ni n'a été remplacé. Le résultat, eh bien, c'est le chaos actuel. Le temps est venu de remettre sur pied l'Office du transport du grain pour qu'il s'occupe du regroupement de service, de la répartition des wagons et de la planification à long terme dont on a désespérément besoin pour assurer la croissance de notre industrie.

De plus, je crois que la planification à long terme... Si nous décidons d'aller de l'avant et de créer un organisme comme l'office, bon nombre des fonctions pourraient être assumées par lui directement, surtout en ce qui concerne la transparence des prix et la transparence touchant le transport. Une partie du travail a été réalisé par le ministre, qui a apporté des changements au mandat de Quorum Corporation, ce qui, encore une fois, est positif, mais la composante liée à la transparence des prix est un ajout potentiel dont pourrait s'occuper la Commission canadienne des grains grâce à des modifications supplémentaires apportées à la Loi sur les grains du Canada.

La concurrence entre les compagnies de chemin de fer en ce qui concerne les distances d'interconnexion est peu susceptible d'être suffisamment dynamique pour qu'on puisse bénéficier d'une capacité accrue et pour que cela ait un impact à long terme sur les prix.

Monsieur le président, j'espère que nous prendrons le temps de trouver une solution qui pourrait fonctionner à long terme. Selon moi, si la production est dans la moyenne ou au-dessus de la moyenne, le projet de loi dans sa forme actuelle n'apporte pas les changements nécessaires pour que l'on rajuste les niveaux de base dans un avenir prévisible. Je crois qu'il nous reste du travail à faire, et j'espère que nous pourrions tous travailler ensemble pour trouver les solutions dont nous avons besoin.

Merci, monsieur le président.

● (1845)

Le président: Merci beaucoup de votre exposé.

Nous allons maintenant passer à la Western Barley Growers Association et à M. Otto.

M. Brian Otto (directeur, Western Barley Growers Association): Merci, monsieur le président.

Bonsoir à vous tous. J'apprécie le fait que vous preniez le temps d'écouter ce que nous avons à dire ce soir. Je sais que la journée a été longue, alors je vais être le plus bref possible.

Merci de m'avoir invité ici aujourd'hui pour discuter des questions liées au transport ferroviaire au nom du Barley Council of Canada et de la Western Barley Growers Association.

Je m'appelle Brian Otto. Je suis président du Barley Council of Canada. J'ai siégé à de nombreux conseils, j'ai été directeur de Alberta Barley et de la Western Grains Research Foundation et je suis un ancien président de la Western Barley Growers Association. Je suis propriétaire d'une exploitation agricole mixte à Warner, en Alberta, tout juste au nord de la frontière entre le Montana et l'Alberta. Je suis président du Barley Council of Canada, qui représente des agriculteurs partout au pays ainsi que l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de l'orge, du secteur du maltage et du brassage à l'industrie du bétail.

Le Barley Council of Canada croit que l'initiative du gouvernement pour régler les problèmes liés au transport ferroviaire est une bonne première étape pour régler le problème plus général du système. Ce problème, c'est que le système ferroviaire n'est tout simplement pas efficace pour les expéditeurs canadiens. Bien que nous respections le travail effectué pour arranger les choses, au bout du compte, ce sont les petites entreprises, comme les entreprises de maltage, qui achètent de petits volumes d'orge qui ne peuvent pas fonctionner efficacement dans les conditions actuelles. Ces entreprises assurent au sein de notre économie une certaine diversité qui constitue une réelle valeur pour tous les Canadiens.

Nos problèmes de transport au pays ont un impact sur notre réputation internationale. Au cours des mois à venir, nous devons adopter une approche unifiée suggérée par le gouvernement pour nous assurer que toutes les marchandises sont représentées. Le Canada est favorable aux échanges commerciaux. Nous sommes sur le point de signer deux accords commerciaux internationaux majeurs, mais nous devons prouver que nous sommes un partenaire commercial fiable.

Nous ne sommes pas ici aujourd'hui pour opposer les agriculteurs à quiconque. L'agriculture est un moteur économique, et nous voulons simplement aider à assurer la croissance de notre économie. Les enjeux ne pourraient pas être plus importants. Le secteur de l'orge est prêt à croître et à prospérer. Nous avons créé une organisation nationale qui regroupe les intervenants de toute la chaîne d'approvisionnement. Nous avons réuni des partenaires. Nous avons l'appui de notre chaîne de valeur. Nous avons l'offre et la qualité, mais il y a des obstacles qui limitent notre capacité de faire de bonnes affaires, des obstacles comme des problèmes d'accès aux marchés, le recul que nous prenons sur nos compétiteurs relativement aux accords commerciaux, le manque d'efficacité et la logistique déficiente en ce qui concerne le transport nous empêchent de maximiser notre potentiel.

Nous voulons que le secteur du grain ait un accès juste et équitable dans le cadre d'un système transparent, et nous voulons assurer la croissance de notre industrie parallèlement à celle des autres marchandises. En particulier, nous reconnaissons les défis auxquels sont confrontés nos collègues du secteur forestier, du secteur de la potasse, de celui du charbon et d'autres secteurs. C'est pourquoi nous voulons trouver une solution en matière de transport au Canada qui s'appuie sur un effort axé sur la collaboration faisant intervenir tous les intervenants de la chaîne de valeur. Nous croyons qu'il est dans l'intérêt de la sécurité économique du Canada de créer un système ferroviaire compétitif pour toutes les marchandises. Nous croyons aussi que ce que nous faisons actuellement pour l'agriculture est tout aussi important que les débats en cours sur les oléoducs et les autres priorités économiques.

La bonne nouvelle, c'est que nous n'entendrons jamais de plaintes lorsque les wagons de grain sont pleins. Mais nous savons que nous avons besoin d'un système plus transparent, et que nous avons amélioré la communication à l'échelle du système pour assurer son efficacité. La sécurité économique nationale du Canada dépend de notre capacité de répondre à la demande croissante pour nos produits de qualité. La réputation internationale du Canada a été bâtie au fil du temps et a exigé d'importants investissements d'intervenants de multiples secteurs. Il y a de plus en plus de raisons de croire que la réputation du Canada en tant qu'expéditeur fiable est ébranlée, puisque bon nombre de nos consommateurs ont commencé à obtenir ce dont ils ont besoin auprès de nos concurrents.

Au moins une usine de General Mills aux États-Unis se tourne vers la Scandinavie en raison des problèmes qu'elle a éprouvés pour avoir accès à l'avoine de nos fournisseurs traditionnels en Saskatchewan et au Manitoba. Des acheteurs japonais qui achètent du blé canadien depuis des années se tournent maintenant vers les États-Unis après qu'un de nos navires a attendu dans le port du Grand Vancouver pendant trois semaines.

• (1850)

En plus d'aborder ces problèmes, j'aimerais aussi me concentrer un peu plus sur ce que vivent nos petites entreprises qui sont touchées par les problèmes liés au transport ferroviaire. Le fait d'encourager l'accès est-ouest signifie qu'une plus grande quantité de grains chemine sur les principales routes, aux dépens des plus petits expéditeurs, comme nos entreprises de maltage dont la production chemine sur l'axe nord-sud.

Il faut absolument tenir compte de l'importance de notre principal partenaire commercial au sud parce que les couloirs de transport sont touchés par la nouvelle législation. C'est important d'encourager l'expédition vers tous les ports, pas simplement celui de Vancouver, de Prince Rupert ou de Thunder Bay. On peut plus facilement gérer nos problèmes liés au transport en assurant la participation de nos partenaires d'expédition vers le sud.

Certains de nos expéditeurs à créneau, les expéditeurs d'orge brassicole en particulier, ne peuvent tout simplement pas obtenir de wagons à destination du sud. Cela mine notre capacité de faire des affaires et a un impact sur notre réputation nationale auprès de nos clients internationaux. Ce n'est pas la façon de faire des affaires.

Suivant l'exemple du Barley Council of Canada, nous croyons qu'il faut réunir tous les intervenants pour régler le problème du transport au Canada. Toute la chaîne de valeur doit être là. En travaillant ensemble, je crois que nous pouvons régler le problème. En outre, en prenant le temps de régler le problème maintenant, nous serons mieux placés pour assurer la sécurité économique nationale pour l'avenir de nos enfants et de nos petits-enfants.

Le Barley Council of Canada appuie les changements proposés dans le projet de loi C-30 et espère que l'on protégera davantage la chaîne de valeur à l'avenir. Nous considérons les récents efforts du gouvernement comme une bonne première étape tout en attendant le jour où le système fonctionnera mieux pour tous à l'avenir.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Otto.

Nous allons passer aux représentants de l'Association minière du Canada.

Bienvenue à M. Pierre Gratton et M. Brendan Marshall. Vous avez huit minutes, s'il vous plaît.

M. Pierre Gratton (président et chef de la direction, Association minière du Canada): Merci, monsieur le président, députés, greffier et collègues. J'apprécie vraiment l'occasion qu'on m'offre ici. Je ne croyais pas avoir l'occasion de parler au comité responsable de l'agriculture compte tenu de mon rôle dans le secteur minier.

L'industrie minière canadienne est un moteur économique majeur qui a fourni plus de 52 milliards de dollars au produit national brut en 2012. Le secteur emploie environ 400 000 personnes et est responsable de 92 milliards de dollars en exportations, soit plus de 20 % des exportations canadiennes totales.

Compte tenu de sa portée internationale, le secteur minier est l'un des principaux utilisateurs du secteur des transports canadien. Nous représentons le principal groupe de clients industriels des compagnies de chemins de fer canadiennes et sommes responsables de plus de la moitié des recettes totales tirées du transport ferroviaire de marchandises. Nous comptons aussi pour la plus grande part du volume total transporté.

Nous avons récemment sondé nos membres, et je peux vous dire que les piètres services de transport ferroviaire causent beaucoup de problèmes aux entreprises minières depuis l'automne 2013, y compris des ratios inacceptables, avec parfois des ratios de wagons demandés et de wagons livrés correspondant de 50 à 60 %, ce qui exige parfois une réduction de la production et des opérations. Aujourd'hui même, j'ai appris que le CP a indiqué verbalement qu'il n'allait plus transporter d'uranium, une décision qui va à l'encontre des obligations de transporteur public qui pourrait avoir un impact négatif sur les investissements dans les ressources d'uranium canadiennes de classe mondiale et qui pourrait miner l'excellent travail et le bon leadership dont a fait preuve le gouvernement pour obtenir un accès aux marchés asiatiques pour l'uranium canadien.

Les piètres services de transport ferroviaire ont un coût pour l'économie canadienne. Les compagnies de chemin de fer ne produisent pas les marchandises aux fins d'exportation qui permettent au commerce, à l'économie et à l'emploi de croître. Leur rôle essentiel consiste plutôt à permettre à l'industrie canadienne de recevoir les intrants cruciaux dont elle a besoin et de transporter ses marchandises vers les marchés. Sans un réseau de chemins de fer sain et fiable, la réputation et la réussite du Canada en tant que nation commerçante sont gravement altérées.

En ce qui concerne le projet de loi, l'AMC comprend la situation difficile des producteurs de grain ainsi que la motivation du gouvernement à les aider. Nous comprenons aussi le sincère effort de réforme. Cependant, nous sommes préoccupés par les conséquences inattendues pour les autres secteurs canadiens qui s'appuient sur les services ferroviaires, y compris le secteur minier, qui découleront des mesures prévues dans le projet de loi C-30.

Plus précisément, nous avons trois préoccupations.

La première préoccupation concerne les engagements liés aux quantités de grain. Le fait de prévoir dans la loi les engagements précis en matière de quantités transportées pour le secteur des grains exacerbera les contraintes actuelles touchant les capacités de transport ferroviaire au détriment de tous les autres secteurs d'expédition, y compris le nôtre. Les compagnies minières sont aussi préoccupées par le fait que l'inclusion dans la loi d'engagements précis en matière de quantité pour le secteur des grains miniera les recours juridiques dont bénéficient les expéditeurs dans la Loi sur les transports. De quelle façon les sociétés minières forcées d'œuvrer indépendamment des dispositions du projet de loi C-30 au moment de son entrée en vigueur pourront-elles déposer une plainte liée au service contre une compagnie de chemin de fer qui a l'obligation légale, sous peine d'encourir une pénalité, de servir les entreprises de grain? La volonté d'une compagnie de chemin de fer de ne pas contrevenir à la loi qui exige d'elle qu'elle transporte du grain est une défense contre les recours juridiques auxquels ont accès leurs autres clients en cas de problèmes liés aux services.

Notre deuxième préoccupation concerne l'expansion limitée des distances d'interconnexion dans les Prairies. Nous craignons que les nouvelles dispositions sur les distances d'interconnexion n'obligent les compagnies de chemin de fer à faire davantage de transport sur courte distance, ce qui, sur le plan opérationnel, est plus dispendieux que les distances plus longues. Une des conséquences pourrait être une réduction des recettes découlant du transport de marchandises par chemin de fer en raison du fait que les taux d'interconnexion sont réglementés par le gouvernement fédéral, ce qui poussera les compagnies de chemin de fer à compenser cette perte de recettes soit en réduisant ses services pour mieux optimiser ses biens, soit en augmentant les tarifs des expéditeurs captifs ou qui ont des options non compétitives. Même si l'AMC ne s'oppose pas en principe à la réglementation des distances d'interconnexion, nous voulons encourager le gouvernement à tenir des consultations appropriées au sujet des éventuelles répercussions positives ou négatives de telles dispositions sur l'efficacité du réseau ferroviaire canadien dans son ensemble avant de les appliquer.

Notre troisième préoccupation concerne l'utilisation de la réglementation pour améliorer le mécanisme d'accord sur les niveaux de service. Le projet de loi C-30 propose des modifications qui donneraient à l'Office des transports du Canada le pouvoir de prévoir dans la réglementation certains éléments d'accord sur les niveaux de service, dont les détails seraient établis par le truchement d'un processus consultatif. Même si cette mesure peut sembler prometteuse, nous ne croyons pas que ce sera efficace. Les dispositions sur les accords sur les niveaux de service dans la loi exigent qu'un arbitre tienne compte des obligations en matière de services d'une compagnie de chemin de fer envers d'autres expéditeurs avant de rendre une décision. Si le projet de loi C-30 est adopté, l'arbitre devra tenir compte de l'obligation juridique de la compagnie de chemin de fer de transporter du grain au moment d'évaluer les éléments de service que tente d'obtenir un expéditeur d'un domaine autre que le secteur céréalier, ce qui aurait préséance sur toute réglementation conçue pour améliorer la position d'un expéditeur d'un secteur autre que le secteur céréalier dans le cadre d'un accord sur les niveaux de service établi par un arbitre.

En résumé, nous ne croyons pas que le projet de loi éliminera tous les défis auxquels sont confrontés l'ensemble des expéditeurs, et cela pourrait empirer la situation de certains. Je suis aussi très préoccupé par une approche en matière de réforme du transport ferroviaire qui tente de régler les problèmes à la pièce, une marchandise à la fois.

● (1855)

Nous sommes favorables à une approche axée sur la collaboration pour régler les défis liés aux services ferroviaires au Canada, et nous conseillons fortement au gouvernement ou au Parlement de ne pas faire des gagnants et des perdants. Exacerber les défis en matière de service ferroviaire auxquels les sociétés minières sont déjà aux prises n'est tout simplement pas la bonne marche à suivre. Comme je l'ai déjà mentionné, nous comptons pour plus de 50 % des recettes des compagnies de chemin de fer. Si ces recettes diminuent parce que les sociétés minières ne peuvent pas fonctionner, les coûts du système de transport en général augmenteront pour tout le monde.

Nous devons prendre un peu de recul et examiner toute la chaîne d'approvisionnement et le genre de transport dont le Canada a besoin pour réussir en tant que pays exportateur riche en ressources naturelles. Nous avons besoin de solutions qui sont fondées sur des principes commerciaux axés sur le marché. Par exemple, une recommandation de l'AMC qui ne date pas d'hier et qui vise à améliorer l'équilibre commercial entre les compagnies de chemin de fer et leurs clients, par exemple, consisterait à ajouter un nouvel article indépendant dans la loi pour définir les notions d'« installations convenables » et d'« obligations » en matière de service. Cela servirait non pas à réglementer les compagnies de chemin de fer, mais plutôt simplement à définir une mesure à laquelle ont actuellement accès les expéditeurs dans le cadre de leurs négociations contractuelles avec les compagnies de chemin de fer.

Deuxièmement, il faut que les politiques soient étayées par des données exactes. Le président-directeur général du CN a comparu devant le comité hier soir et a souligné dans son exposé le besoin d'une meilleure harmonisation à l'échelle de la chaîne d'approvisionnement et de responsabilité en matière de rendement. L'AMC appuie en principe ces remarques et recommande au gouvernement d'exiger des compagnies de chemin de fer qu'elles fournissent régulièrement des données mensuelles sur le rendement des services ferroviaires par secteur ainsi que des données confidentielles sur le rendement propres à des entreprises, sur demande.

On met déjà en place une telle mesure dans le secteur du grain. Cela fournira à toutes les parties les outils pour comprendre d'un point de vue quantitatif la nature des défis des services ferroviaires et en comprendre les causes et pour déterminer pourquoi il y a des problèmes liés aux services et à quel endroit se trouvent les goulots d'étranglement qui réduisent la capacité. En outre, grâce à une telle analyse, il sera possible de déterminer ce qu'il faut faire pour régler les problèmes.

La transparence accrue devrait améliorer les relations entre les services de chemin de fer et les expéditeurs, puisque les deux parties, en possession des mêmes faits, seront plus motivées à trouver des solutions mutuellement bénéfiques et qui fournissent au gouvernement de meilleurs renseignements pour étayer son travail.

Même si l'AMC comprend la situation difficile du secteur agricole et reconnaît que le gouvernement tente d'améliorer la situation, nous nous en voudrions de ne pas mentionner notre préoccupation au sujet des conséquences inattendues que cela aura sur tous les autres secteurs canadiens qui misent sur les services ferroviaires, y compris le secteur minier, si les mesures contenues actuellement dans le projet de loi C-30 deviennent loi.

Merci.

● (1900)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gratton.

Nous allons maintenant passer aux séries de questions de nos membres.

Nous allons commencer par M. Malcolm Allen, du NPD, pendant cinq minutes.

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Je tiens à tous vous remercier d'être là.

Monsieur McCreary, je vais peut-être commencer par vous parce que vous aviez beaucoup de choses à dire.

Étiez-vous là lorsque le groupe de témoins a comparu mercredi, en Saskatchewan, et qu'il était question des transports?

M. Ian McCreary: J'y étais.

M. Malcolm Allen: J'ai entendu deux ou trois autres personnes parler de l'OTG ou d'un autre genre d'autorité des transports. C'était il y a bon nombre d'années, l'autorité a été dissoute, puis rétablie. Pouvez-vous me donner une idée générale de ce que faisait l'ancienne CCB par rapport à ce que l'OTG pourrait faire à ce sujet?

M. Ian McCreary: Je vais faire de mon mieux.

Essentiellement, ce que l'OTG a fait, c'était de définir et de rendre transparent le service global qui serait offert au secteur agricole. Puis, il a réparti ces wagons, pour commencer, entre la Commission du blé, pour le transport de ces grains et les divers intervenants ne faisant pas partie de la Commission qui avaient besoin des mêmes services.

Selon moi, c'est intéressant que M. Otto ait mentionné les difficultés éprouvées par certains des plus petits intervenants en ce qui concerne le projet de loi en question. Une des choses dont il faut tenir compte à mesure que nous mettons en place un cadre réglementaire, c'est de s'assurer que tous les intervenants à créneau du système ont accès à leur part de wagons. C'est quelque chose que l'ancien Office du transport du grain faisait. Il s'assurait que tous les intervenants avaient leur part.

Le projet de loi que nous avons sous les yeux a malheureusement comme effet d'inciter les compagnies de chemin de fer à offrir des services uniquement, ou, du moins, principalement, aux gros expéditeurs dont le cycle est rapide. Comme Brian Otto l'a mentionné, c'est très important pour notre secteur que l'on s'occupe de tous les éléments.

En ce qui concerne la Commission canadienne du blé, la plus grosse différence, c'est que la portion des grains qui ne pouvait pas être transportée ne faisait pas l'objet de contrats conclus avec les agriculteurs, alors cela n'encombrait pas le marché et n'a pas poussé les niveaux de base aux niveaux actuels. Le régime de la Commission canadienne du blé aurait peut-être permis de transporter un peu plus de grain, ou peut-être un peu moins. C'est purement théorique. Ce qui est important, c'est le fait que le coût du transport — la différence entre les valeurs internationales et les valeurs à la ferme s'en serait tenu au coût du transport. Par conséquent, la situation n'aurait pas entraîné le transfert de 4 à 5 milliards de dollars des agriculteurs aux sociétés céréalières.

M. Malcolm Allen: L'autre chose que j'ai entendue et je crois que vous l'avez mentionnée aussi, c'est la question des quantités que l'on peut réellement expédier du port de Vancouver. Toutes choses étant égales, s'il y avait suffisamment de locomotives et de wagons et d'équipes pour transporter toute la marchandise et que les températures moyennes au pays étaient de 20 °C 12 mois par année, nous ne pourrions tout de même pas expédier toute la production agricole ni, en toute équité pour le secteur minier, tout le minerai, tout le bois et tout le reste, par le port de Vancouver, pour tous ceux qui veulent aller dans cette direction.

De quelle façon peut-on trouver un juste équilibre? Y a-t-il un mécanisme pour déterminer ce qui doit partir vers l'est? En fait, nous sommes dans l'Est en ce moment, alors nous voulons que des produits agricoles viennent par ici. Y a-t-il des suggestions concernant la façon dont nous pourrions trouver ce juste équilibre, en tenant compte du fait qu'il est plus onéreux de passer par ici que par la côte Ouest, à partir des Prairies, tout spécialement?

M. Ian McCreary: L'essentiel, c'est qu'il faut regrouper les intervenants qui sont des organismes afin d'avoir un mécanisme qui sera soit administratif, soit lié au marché, pour indiquer aux intervenants que les quantités pouvant transiter vers l'ouest ont été atteintes. Comme M. Otto l'a suggéré, il y a aussi le transport vers le sud, qui est un important couloir d'exportation, et il y a aussi le couloir vers l'est. Ce sont deux morceaux du casse-tête dont il faut tenir compte. Il n'en demeure pas moins que la difficulté actuellement, c'est qu'on ne répartit pas la capacité de la côte Ouest.

Comme les compagnies de chemin de fer l'ont dit, oui, l'hiver a été froid, mais même s'il avait fait plus chaud, il aurait seulement eu 10 000 wagons de plus. Cela n'aurait pas vraiment changé substantiellement la situation actuelle. Il faut encore créer un organisme centralisé, une autorité responsable du transport du grain ou un autre intervenant, qui dira aux sociétés de grain grâce à un mécanisme fondé sur le marché ou une structure administrative qu'il n'y a plus de place dans l'Ouest et qu'il faut trouver une autre façon de transporter le grain vers les marchés.

En toute franchise, le Canada doit s'affairer à créer d'autres couloirs d'exportation. Avant que la Commission canadienne du blé ne mette fin à ses activités, elle envisageait d'acheter une flotte de cargos hors mer. C'était une façon de reconnaître que nous avions besoin d'une capacité de pointe au pays pour exporter le grain. Il est préférable de payer 20 ou 25 \$ de plus pour aller vers l'est que de payer 100 \$ la tonne pour chaque tonne qui attend dans les Prairies.

● (1905)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Allen.

Nous allons passer à M. Lemieux. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): Merci aux témoins.

Monsieur McCreary, vous êtes un ardent défenseur d'un organisme global, qu'il s'agisse de l'OTG ou de la Commission du blé. Avez-vous déjà travaillé pour la Commission du blé?

M. Ian McCreary: Oui. J'ai été directeur de la Commission canadienne du blé. J'ai présidé son comité des transports, qui a été responsable de la négociation des ententes commerciales précédentes qui ont permis d'engranger des gains d'expédition nets pendant 10 ans grâce à ce programme. On peut dire sans se tromper que ma vision des choses a été forgée en grande partie durant cette période.

M. Pierre Lemieux: Merci.

Lorsque nous avons reçu Richard Phillips, du Conseil des grains du Canada, il recommandait que les intervenants de l'industrie travaillent en plus étroite collaboration pour trouver des solutions pour eux. Il a évidemment mentionné le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes, une initiative de trois millions de dollars visant à réunir les intervenants pour réaliser des initiatives visant à améliorer la logistique. Il ne semblait pas parler d'un organisme global. J'essaie de m'imaginer la couche bureaucratique qui sera nécessaire pour orchestrer tout cela.

Mais M. Otto est ici en ce moment. J'aimerais savoir ce qu'il en pense.

Croyez-vous que la Commission du blé devrait s'en occuper ou voyez-vous pointer un autre OTG ou un genre d'organisme global? Est-ce que cela sera utile pour le secteur? Ou préférez-vous une solution en vertu de laquelle les principaux intervenants travaillent ensemble pour cerner de quelle façon ils peuvent mettre en commun les données nécessaires dans leur propre intérêt?

M. Brian Otto: Non. Je crois en un système commercial assorti du moins de réglementation possible. Je crois qu'un système commercial fonctionnera. Ce dont nous avons besoin actuellement, selon moi, c'est de transparence au sein du système de transport.

M. Pierre Lemieux: Tout à fait.

M. Brian Otto: Il nous faut un système de suivi afin que nous sachions où sont nos wagons et quel grain doit être transporté. Il faut une bonne communication entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs afin que tout cela fonctionne.

Je crois fermement que nous devons réunir tous les intervenants et trouver une solution.

Le Barley Council of Canada est un exemple. Nous avons réuni tous les intervenants du secteur de l'orge, des producteurs aux utilisateurs finaux, en passant par les transformateurs et les éleveurs de bovins d'engraissement. Si nous avons un problème dans le secteur de l'orge, nous réunissons au même endroit tous les intervenants de la chaîne de valeur pour trouver une solution.

C'est ce qui doit se produire pour le système de transport. Il faut que tout le monde participe et se réunisse pour trouver une solution. Je crois vraiment que si les intervenants sont réunis, on peut trouver des solutions. Mais nous ne connaissons pas les défis de chaque secteur. Jusqu'à ce que nous puissions comprendre les défis de tous les intervenants de la chaîne des valeurs, il va être très difficile de trouver une solution.

M. Pierre Lemieux: Je vous remercie de votre réponse, parce que je crois bien que c'est la première fois que nous avons eu l'occasion de demander à un intervenant ce qu'il pense d'une solution relevant de l'industrie qui a un fondement plus commercial ou s'il préférerait une solution plus bureaucratique semblable à un organisme global. Ce que je comprends de votre réponse, c'est que vous avez répondu à ma question sans que je la pose. C'est ce que nos autres témoins ont dit, et c'est la façon dont ils estiment qu'il faut améliorer la logistique du transport des récoltes.

Je crois qu'on peut dire sans se tromper que le NPD et les libéraux défendent plutôt la création d'un organisme global. Pas nous. Je crois que notre position ressemble davantage aux commentaires que vous venez de formuler, soit, si j'ai bien compris, une plus grande visibilité de toutes les données liées au rendement qui fluctuent, de tous les services qui sont effectivement offerts. Ensuite, il faut laisser l'industrie apporter les rajustements nécessaires. C'est la meilleure solution. Dans ce cas, comme je l'ai mentionné avant à nos témoins, nous avons adopté une approche législative qui ne s'immisce pas dans tous les petits détails du transport ferroviaire, mais qui vise plutôt à établir un objectif. Cette approche est vraiment axée sur l'action: réalisez cet objectif; c'est votre cible. Plutôt que de mettre l'accent sur la gestion, nous mettons l'accent sur l'action et l'atteinte d'objectifs.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

• (1910)

M. Brian Otto: La seule chose que j'aimerais dire à ce sujet, c'est que, dans un système vraiment commercial, tous les intervenants de la chaîne de valeur doivent être responsables de leur secteur. En d'autres mots, prenons l'exemple d'un producteur, s'il signe un

contrat dans lequel le prix est établi d'avance avec une société céréalière, il est responsable de livrer le grain durant une certaine période, et il doit respecter le prix établi au moment de la signature et en assurer la livraison. Si le contrat n'est pas respecté, que ce soit par sa faute ou à cause de l'autre partie, il y a des pénalités appliquées.

Malheureusement, c'est là où il y a un problème. Nous n'avons aucune façon d'imposer des pénalités aux sociétés de chemin de fer si elles ne fournissent pas les services, et elles sont responsables, si la société céréalière ne peut pas accepter de livraison ou si je ne peux pas livrer la marchandise.

C'est l'aspect, où selon moi, il y a un problème à régler. C'est ce qu'on a appelé les pénalités réciproques, mais le nom qu'on donne à ces pénalités m'importe peu. Je crois fermement que si je suis un producteur et que je n'honore pas mon contrat, oui, je dois payer une pénalité. Tout comme la société céréalière. Mais si le problème vient de la compagnie de chemin de fer, c'est elle qui devrait payer une pénalité. Il y a un coût à toute situation, et peu importe qui est responsable, c'est à lui de ramasser la facture.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Easter. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Je remercie les témoins de leurs exposés. J'ai bien aimé entendre le point de vue du secteur minier et connaître l'incidence que cela pourrait avoir sur cette industrie.

Je constate que M. Otto a mentionné l'effet boomerang de certains des plus petits intervenants dans le système lorsque les compagnies de chemin seront essentiellement obligées de transporter 11 000 wagons par semaine là où ils trouvent la capacité.

Je vais commencer par M. Otto. Je veux formuler quelques commentaires concernant le point qu'a soulevé M. Lemieux.

Pour dire les choses simplement, si le système fonctionnait conformément au cadre dont vous avez parlé, nous n'aurions très certainement pas besoin du présent texte législatif. Je crois que le passé nous a montré que nous avons besoin d'un genre d'OTG qui a le pouvoir de faire fonctionner le système de la façon dont vous le souhaitez.

Monsieur Otto, si on ajoutait un énoncé clair dans la LTC selon laquelle le principal objectif est de servir les expéditeurs du pays et les acheteurs nationaux et internationaux, est-ce que cela suffirait? Seriez-vous favorable à un tel énoncé?

M. Brian Otto: Avant que je puisse parler de cela, je crois qu'il faut définir en quoi consiste le service. Actuellement, la loi est assez vague à ce sujet. Avant que je puisse répondre à votre question, nous devons définir cette notion.

En tant que producteur de grain, et pour tous les expéditeurs qui s'occupent de transport des marchandises par chemin de fer, cela doit venir en premier.

L'hon. Wayne Easter: D'accord.

Ian, dans votre ancien poste, vous avez acquis beaucoup d'expérience liée au contrôle et à la logistique. Franchement, dans quelle mesure cela est-il important pour tout le système? J'aimerais que vous nous parliez du fait que ce n'est pas seulement un problème de chemin de fer, que c'est aussi un problème lié au fait que les sociétés céréalières peuvent, dans cette situation, profiter des producteurs, se réserver des profits, ce qui fait en sorte qu'il en reste moins pour les producteurs.

M. Ian McCreary: Cela nous ramène, monsieur Easter, au problème central qu'il y a une importante limite de capacité sur la côte Ouest. Nous pouvons pointer du doigt les compagnies de chemin de fer, et je comprends quand même ce que l'Association minière du Canada a dit. J'ai rencontré des intervenants des secteurs minier et du bois d'oeuvre, et nous avons discuté au cours des deux dernières semaines. Nous avons parlé de cette question, et tout le monde éprouve les mêmes difficultés liées au transport vers la côte Ouest.

L'une des difficultés associées à une solution qui mise uniquement sur le marché, c'est que s'il y a une contrainte, et qu'on peut seulement transporter une certaine quantité de marchandises vers la côte Ouest, 21 millions de tonnes — mais soyons généreux et disons que tout va bien et qu'on se rend à 22 millions de tonnes —, il y a 50 millions de tonnes de marchandises à transporter. Si on s'en tient à une solution liée au marché, tous les intervenants tenteront d'avoir accès à la côte Ouest, alors il faut mettre en place un mécanisme.

En ce qui concerne le contrôle, des intervenants du secteur agricole n'ont pas facilité la tâche des compagnies de chemin de fer parce que nous devons trouver une façon de mieux prévoir les quantités à exporter plus rapidement. Franchement, compte tenu des compressions chez Statistique Canada et tout le reste, les quantités n'ont pas été bien définies avant octobre. Pour être raisonnable, il faut prévoir de six à huit semaines pour que les compagnies puissent se préparer, même en se forçant, mais un agronome aurait pu établir les prévisions de production en août. Nous aurions pu investir en tant que pays et planifier d'avance pour établir les chiffres, et nous aurions pu savoir où nous en étions quant à ces types de volumes.

C'est le rôle que jouait la Commission canadienne du blé. Nous fournissions constamment ces renseignements dans le cadre de nos communications avec les compagnies de chemin de fer. Nous avons créé le plan d'exportation de la côte Ouest en fonction de l'hypothèse qu'il allait falloir transporter d'autres cultures, puis nous avons déterminé quel pourcentage de la production pouvait partir vers l'est, et nous avons accepté la quantité résultante. Maintenant, il faut reconnaître que la nouvelle solution ne sera pas de nature aussi administrative, mais il faut trouver une façon de déterminer quelle est la capacité d'exportation et combien de grain on voudra exporter, puis répartir tout cela afin que les utilisateurs potentiels aient une probabilité raisonnable d'obtenir leur part de cette capacité limitée.

Comme vous l'avez dit dans votre déclaration préliminaire, nous savons maintenant ce qu'est une solution axée purement sur le marché, et c'est un excédent de 100 \$ la tonne. C'est un transfert de 4,8 milliards de dollars des agriculteurs aux sociétés cérésières. Ce n'est pas une solution très attirante.

Il faut être un petit peu plus créatif pour trouver une réelle solution.

• (1915)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Payne. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC): Merci aux témoins d'être venus ce soir discuter avec nous de cette question très importante.

La récolte a été exceptionnelle dans l'ensemble des Prairies, plus grosse que quiconque l'avait prévu, et, évidemment, avec la difficulté dont nous avons parlé, on a certainement essayé de faire parvenir le grain jusqu'au marché.

Je voudrais simplement faire un commentaire au sujet de l'OTG. Je crois savoir que cet organisme a été aboli dans le cadre du budget de 1995, c'est-à-dire sous l'ancien gouvernement libéral.

Monsieur Otto, vous avez dit que le projet de loi C-30 était un premier pas dans la bonne direction. Je me demande si vous souhaitez préciser votre pensée là-dessus.

M. Brian Otto: Pour moi, le projet de loi à l'étude est une solution à court terme. Nous devons commencer à envisager des solutions à plus long terme. C'est pourquoi je dis que, en tant que producteur céréalier, je peux cerner les problèmes qui se posent à mon exploitation agricole, mais, chose certaine, pour ce qui est des problèmes auxquels les exploitants de silo élévateur font face, je suis au courant de certains, mais je ne connais pas toutes leurs activités, et c'est la même chose dans le cas des sociétés ferroviaires et des ports. Nous pourrions peut-être demander à tout le monde de se calmer, de prendre un peu de recul, de réfléchir à la question et nous réunir pour voir quels sont les problèmes dans chacun de nos secteurs et comment nous pouvons collaborer pour que le grain soit transporté, ou pour que n'importe quelle marchandise soit transportée.

Nous parlons du grain aujourd'hui. Nous avons aussi entendu parler de la situation dans le secteur minier. Les représentants de ce secteur s'inquiètent au sujet du transport de leurs produits. J'ai entendu dire que le secteur des engrais éprouve des difficultés, comme celui de la potasse et comme celui de la foresterie.

Je ne veux pas agir isolément. Je préférerais de loin collaborer avec tout le monde à la mise en place d'un plan à long terme afin de permettre le transport du grain, du minerai ou de l'engrais pour que nous puissions répondre aux attentes de nos clients.

M. LaVar Payne: Que pensez-vous des tronçons courts et de l'interconnexion?

M. Brian Otto: Je vais vous raconter une petite histoire qui touche à l'interconnexion.

Comme je suis producteur céréalier, j'ai des amis dans le réseau des silos élévateurs, alors je leur ai demandé ce qu'ils pensent de l'interconnexion. Je pense qu'il s'agit de ce que j'appelle une bonne menace à utiliser pour forcer les sociétés ferroviaires à envisager d'améliorer leur service, mais, dans ce cas-ci, la personne avec qui j'ai parlé m'a dit qu'elle avait déjà la possibilité de recourir à l'interconnexion à certains endroits où le chargement se fait. Mon ami m'a dit qu'il peut faire transporter le grain qui se trouve à l'endroit en question par un concurrent, mais que, s'il le fait, il aura de la difficulté à avoir des wagons à cet endroit pour le prochain chargement.

C'est la conséquence imprévue de cette façon de procéder. Si nous permettons l'interconnexion, nous devons être très conscients de la réaction que cela peut provoquer. Je pense que ce qui est important dans l'interconnexion, c'est qu'elle crée la possibilité de transport nord-sud. En effet, le BNSF pourrait commencer à transporter des marchandises dans cet axe.

Nous devons être conscients du fait qu'il y a quatre grands projets de construction de silos élévateurs de l'autre côté du 49^e parallèle qui ne visent assurément pas le grain américain. Les promoteurs de ces projets envisagent de commencer à transporter du grain canadien.

Nous devons établir... Nous assurons le transport dans l'axe est-ouest, et il y a des contraintes sur la côte Ouest, comme nous l'avons entendu dire. Chose certaine, si nous commençons à accéder au transport vers le sud, cela va clairement faire diminuer la pression sur le système en place au Canada.

•(1920)

M. LaVar Payne: Le passage de la distance d'interconnexion de 30 à 160 kilomètres est un gros changement.

Monsieur Gratton, vous avez parlé du mauvais service que vous avez obtenu auprès des sociétés ferroviaires au cours de l'automne, et je ne suis pas sûr s'il s'agissait seulement de l'hiver ou si vous parliez de l'automne aussi. Vous avez parlé du fait que les sociétés ferroviaires ne transportent plus d'uranium.

D'après ce que les représentants des sociétés ferroviaires ont dit, je pense qu'elles seraient en mesure de fournir les 11 000 wagons par semaine dont il a été question sans que cela n'affaiblisse le reste de leur réseau. Je me demande simplement... Nous commençons par entendre, et, en fait, nous avons entendu dire au cours de l'une de nos réunions antérieures... Selon vous, à quoi est attribuable ce refus de transporter de l'uranium? Évidemment, cela s'applique aussi aux autres vraquiers.

Le président: Veuillez répondre très brièvement. Je suis désolé.

M. Pierre Gratton: À notre avis, on ne peut pas apporter un changement à un endroit sans s'attendre à ce qu'il y ait une conséquence ailleurs. Malgré ce que les représentants des sociétés ferroviaires disent, nous nous attendons à ressentir les conséquences, de près ou de loin. Quelqu'un d'autre devra payer le prix. Celui-ci sera-t-il extrêmement élevé? C'est difficile à dire, mais d'autres devront payer le prix.

Comme c'est la première fois que j'ai l'occasion de le faire, j'aimerais ajouter que je suis d'accord avec beaucoup des choses qu'il a dites au sujet de la nécessité de collaborer pour trouver des solutions. Nous avons besoin de solutions de nature commerciale aux problèmes auxquels nous faisons face.

Les données sont importantes. Le projet de loi aborde la question des données relatives au grain, mais pas aux autres secteurs. Si vous pouviez faire quelque chose pour nous tous, ce serait d'appliquer cette réflexion concernant les données à l'ensemble du Canada et à tous les secteurs. Sans cette information, nous allons continuer de débattre longuement et de faire ce va-et-vient avec les sociétés ferroviaires, qui demandent des preuves.

Obtenons les données probantes, et nous pourrions ensuite discuter de ce qui pose réellement problème. Peut-être que les sociétés ferroviaires ont raison dans bien des cas. Ce n'est pas leur faute; ce n'est pas à cause d'elles, mais, dans les situations où c'est leur faute, nous allons pouvoir régler le problème.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gratton.

Merci, madame Ashton, de vous joindre à nous. Vous avez cinq minutes.

Mme Niki Ashton (Churchill, NPD): Merci beaucoup.

Merci à tous nos témoins.

Monsieur Gratton, je suis sûre que vous connaissez bien la région du pays d'où je viens, le nord du Manitoba, dont l'économie est très axée sur le secteur minier, la foresterie, et, dans une moindre mesure, l'agriculture.

Vous avez parlé du fait que l'industrie est perdante. À mes yeux, ces gens-là, ces collectivités-là, ces familles-là qui travaillent dans le secteur minier, qui font de l'agriculture ou qui ont un parent qui travaille à l'usine de transformation sont dix fois plus perdants, et leur gagne-pain est en jeu.

Nous avons été témoins d'une réduction de la production dans ma région, dans le secteur de la foresterie en particulier, ainsi que d'une

réduction de la quantité de produits agricoles transportés à cause de l'arrière.

Vu que le problème ne va pas être réglé de sitôt, à quel point est-il important selon vous qu'il y ait une certaine prise en charge du dossier par le gouvernement fédéral, non seulement pour trouver une solution à court terme, mais également pour prendre un engagement concerté à long terme? À quel point une prise en charge de ce genre par le gouvernement fédéral est-elle importante?

•(1925)

M. Pierre Gratton: Je pense qu'elle est très importante.

Nous allons être confrontés à une augmentation de la demande sur les marchés asiatiques. La demande va augmenter relativement à nos produits qui sont transportés vers l'ouest, et l'AECG que nous allons conclure avec l'Europe va peut-être faire augmenter les exportations vers l'est. Notre pays est grand et en grande partie privé d'accès aux voies navigables. Dans le cas des mines de Thompson ou de Flin Flon, au Manitoba, la distance du marché est grande, et il n'y a qu'une seule façon d'y accéder. Il y a une seule ligne de chemin de fer, et il n'y a pas de possibilités d'interconnexion. Il faudrait que la distance d'interconnexion soit de 1 000 kilomètres ou quelque chose de ce genre pour que l'interconnexion soit possible.

C'est un enjeu crucial, et je pense que c'est l'un de ceux qui poseront les défis les plus importants pour notre pays. Il faut que nous apportions les corrections nécessaires aux infrastructures de notre réseau de transport. Il ne s'agit pas seulement des lignes de chemin de fer. Il y a de nombreux éléments différents, mais il faut vraiment que nous nous concentrons là-dessus et que nous apportions les corrections nécessaires, sans quoi nous allons rater des occasions.

Mme Niki Ashton: Merci.

Monsieur McCreary, j'ai eu le plaisir de travailler avec vous il y a quelques années seulement, à la Commission canadienne du blé. Évidemment, c'était quelque chose de très important pour ma circonscription, vu que le port de Churchill s'y trouve.

Je suis préoccupée lorsque j'entends parler surtout du transport des grains vers l'ouest et du fait qu'il faut trouver des solutions à ce chapitre. Il ne fait aucun doute que cela doit faire partie de nos priorités. Néanmoins, le fait est que beaucoup d'agriculteurs du Manitoba et du nord de la Saskatchewan envoient leurs produits vers le port de Churchill, et encore plus vers le port de Thunder Bay.

Vu les faits, compte tenu de ce que la situation de l'Alberta est différente de celle des agriculteurs de la Saskatchewan, que tout cela est affaire de géographie et que nous avons besoin d'une démarche à plusieurs volets que seule une autorité compétente, peut-être, serait en mesure d'orienter, pouvez-vous parler de l'importance de cette autorité?

M. Ian McCreary: Oui, je peux essayer.

Vous soulevez un bon point. Chaque fois que les gens disent que nous avons besoin d'une capacité accrue sur la côte Ouest, je dis toujours que nous avons besoin d'une plus grande capacité, un point, c'est tout. Le coût marginal supplémentaire lié à l'accroissement de la capacité d'exportation sur la côte Ouest pourrait être très élevé. Le coût marginal du recours au port de Churchill est relativement peu élevé, et le coût de l'expansion du réseau de la côte Est pourrait lui aussi être moins élevé que celui qu'engendrerait l'ajout de toute la capacité supplémentaire sur la côte Ouest.

Personne au Canada ne voudra bâtir un réseau de transport capable de transporter 60 millions de tonnes de marchandises vers la côte Ouest. Le coût serait si prohibitif que personne ne pourrait rentabiliser ses activités. Les autres corridors sont donc importants, et il est vrai que pour les utiliser, il faut planifier. À court terme, le marché va dicter à chaque exploitant individuel de se tourner vers la côte Ouest.

Je pense qu'il faut envisager le port de Churchill comme une autre victime potentielle du fait de simplement exiger un certain nombre de wagons par semaine, parce que les sociétés ferroviaires vont dire que le cycle de rotation des wagons est plus long dans ce port et donc que leurs wagons vont devoir y rester pendant un nombre de jours plus élevé qu'une centaine de wagons fournis sur la côte Ouest ou qu'une centaine de wagons acheminés du sud du Manitoba à Thunder Bay.

C'est le même problème que celui que Brian Otto a fait ressortir au sujet d'un expéditeur d'orge de brasserie. Il ne peut pas y avoir de total général sans qu'il y ait aussi une façon de répartir l'accès à la capacité en fonction de priorités économiques quelconques. Pour que cette façon de procéder fonctionne, il faut qu'une autorité la régisse.

Le président: Merci beaucoup.

Je vais maintenant donner la parole à M. Maguire pour cinq minutes. Bienvenue au comité.

M. Larry Maguire (Brandon—Souris, PCC): Il y a eu des questions au sujet de la transparence ce soir. Je pense que les trois témoins qui sont ici ce soir ont parlé de la transparence et du besoin de nous donner une vision claire de la façon dont nous allons procéder. L'examen qui va être réalisé s'ajoute au projet de loi qui va être adopté pour ce qui est de faciliter le transport de certains des produits ou d'apporter des changements à ce chapitre.

Est-ce que vous pouvez chacun nous dire ce qui sera nécessaire selon vous pour rendre le type de système dont M. Gratton et M. Otto ont parlé beaucoup plus efficace? Il y a d'autres possibilités. Personne n'a parlé d'un prolongement important des routes maritimes. Nous avons parlé de Thunder Bay pour le transport vers l'est, alors qu'il y a Montréal, Baie-Comeau et d'autres endroits dans le secteur du grain aussi. Il s'agit de trajets beaucoup plus longs, mais, à certains moments de l'année, ils seraient sensés, lorsque d'autres endroits peuvent être moins accessibles.

Je vais m'en tenir à cela pour la première question de toute façon et voir si vous pouvez me donner des réponses quant au type de transparence dont vous avez besoin ou que vous envisageriez, qu'il s'agisse de la transparence du moyen ou du mécanisme à l'aide duquel les wagons sont répartis ou fournis, ou qu'il s'agisse de la transparence des volumes de grain et des autres produits offerts.

● (1930)

M. Brendan Marshall (directeur, Affaires économiques, Association minière du Canada): Comme Pierre l'a souligné tout à l'heure au sujet des données, je pense qu'un accroissement de la transparence faciliterait les négociations commerciales entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires. Il en est ainsi parce que, à l'heure actuelle, les expéditeurs sont désavantagés, malheureusement, sur le plan de la quantité de données auxquelles ils ont accès. Lorsqu'ils négocient avec les sociétés ferroviaires, le fait que les données sont limitées mine leur capacité de tenir des négociations commerciales équilibrées. Dans bien des cas, ce qui en ressort, c'est une insatisfaction à l'égard des services ferroviaires dans plusieurs secteurs.

Pour nous, l'accroissement de la transparence équilibrerait la relation et mettrait les expéditeurs sur un pied d'égalité avec les sociétés ferroviaires, ce qui permettrait à des parties de forces égales de procéder à des négociations commerciales en bonne et due forme. Nous estimons qu'en accroissant la transparence, vous allez faire diminuer le nombre de recours aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada par les expéditeurs, parce que les deux parties vont vouloir trouver ce nouveau terrain d'entente. Les deux vont être tout à fait conscientes de ce qui est réaliste, puisque la capacité du réseau et des sociétés ferroviaires d'offrir les services aux parties concernées sera divulguée.

Le président: Monsieur Otto, je ne sais pas si vous voulez dire quelque chose. Ensuite, nous allons passer à M. McCreary.

M. Brian Otto: Larry, en ce qui concerne le transport du grain, je pense qu'il faut qu'il y ait une formule établie permettant aux sociétés ferroviaires et aux entreprises cérésières de déterminer les quantités qu'elles veulent expédier. D'après ce que je comprends pour l'instant, il y a une divergence dans leur façon de calculer les wagons à répartir et les quantités de marchandises à transporter, dans leur façon d'effectuer le suivi. Elles utilisent des formules différentes.

Il faut que les sociétés ferroviaires demandent aux entreprises cérésières quelle quantité de grain elles veulent faire transporter, d'où le grain vient, quels bateaux s'en viennent, d'où elles veulent que le grain parte et combien de wagons sont disponibles. Les exploitants de silo élévateur doivent être en mesure de fournir ces renseignements aux sociétés ferroviaires et d'assurer la coordination à ce chapitre, pour que les wagons arrivent à leur silo élévateur et qu'ils puissent partir une fois qu'ils sont chargés et être acheminés vers le port à temps, puis dirigés vers le terminal.

L'autre aspect de la question, c'est ce qui se passe au terminal. Nous entendons parler de congestion aux terminaux. Pour l'instant, très franchement, le dernier chiffre que j'ai entendu, et qui est peut-être un peu vieux, c'est que les terminaux fonctionnent à environ 20 % de leur capacité. Il est évident que nous disposons d'une grande capacité dans les terminaux à l'heure actuelle et que nous ne l'utilisons pas.

Pourquoi? Parce que la communication entre les sociétés ferroviaires et les exploitants de silo élévateur n'est pas bonne pour ce qui est de transporter les bons produits vers les ports. Corrigeons cela aussi, puisqu'il n'est pas souhaitable d'acheminer du blé de printemps vers un navire qui devrait recevoir du blé dur ou du canola.

Il faut que nous coordonnions tout cela. Je suis un producteur, et ça m'est arrivé l'autre jour. J'étais à Regina pour une réunion, et j'ai reçu un appel. La personne qui m'appelait avait besoin de blé dur de toute urgence. Elle m'a demandé si je pouvais lui en livrer, et je lui ai répondu que je pouvais le faire sans problème. En tant que producteur, je lui ai dit que j'allais prévenir mes chauffeurs, et nous avons expédié huit camions super-B de blé dur le jour suivant.

C'est ce qui doit se produire. Il faut assurer la coordination, mais les gens doivent savoir à quoi s'attendre.

● (1935)

Le président: Merci beaucoup à nos témoins.

Le temps est écoulé. Il nous reste encore deux groupes de témoins avant la fin de la soirée.

Merci infiniment d'avoir participé à la séance par vidéoconférence, monsieur McCreary, et merci aux représentants de l'Association minière du Canada et de la Western Barley Growers Association d'être venus.

Nous allons faire une pause de deux ou trois minutes pendant que nous nous préparons à recevoir le prochain groupe de témoins.

● (1935)

(Pause)

● (1935)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Monsieur Ballantyne, je vous souhaite la bienvenue. Veuillez vous asseoir.

M. Mark Hemmes, président de Quorum Corporation, témoigne par vidéoconférence. Bienvenue, Mark.

Nous souhaitons également la bienvenue à M. Peter Xotta, de Port Metro Vancouver.

Vous disposez chacun de huit minutes. Je vais commencer par les gens qui témoignent par vidéoconférence. Je demanderais au président de Quorum Corporation, M. Mark Hemmes, de prendre la parole pour les huit premières minutes.

● (1940)

M. Mark Hemmes (président, Quorum Corporation): Merci beaucoup de m'avoir invité à venir témoigner.

Je m'appelle Mark Hemmes. Je représente Quorum Corporation. Notre entreprise surveille la situation du grain depuis 13 ans dans le cadre d'un contrat avec le gouvernement fédéral. Nous sommes chargés de surveiller le rendement du réseau de manutention et de transport du grain dans l'ouest du Canada. Nous rendons des comptes au ministre de l'Agriculture et à la ministre des Transports. Nous produisons des rapports trimestriels, mais nous rédigeons aussi régulièrement des rapports ponctuels lorsque les temps sont durs, comme c'est le cas en ce moment.

Je pense que ce que je vais faire aujourd'hui, c'est que je vais parler de la situation actuelle du réseau de manutention et de transport du grain et vous expliquer en gros comment nous en sommes arrivés là.

Je vais essentiellement commencer par reconstituer les événements. En juin 2013, nous étions dans une situation où la récolte avait été tardive. Il y avait beaucoup d'humidité dans le sol. Nous pensions que la récolte suivante allait être moyenne, au mieux, et peut-être même pire, mais en juillet en août, il est devenu évident que les choses allaient beaucoup mieux. Les conditions de croissance étaient exceptionnelles, et, à la fin août, il était évident que la récolte allait être exceptionnelle.

En septembre, les choses sont devenues beaucoup plus concrètes. En fait, Statistique Canada a publié une prévision de récolte préliminaire de 65 millions de tonnes. À ce moment-là, nous discutons avec les entreprises céréalières, et celles-ci avisaient les sociétés ferroviaires du fait que la récolte allait être plus élevée que d'habitude et qu'elles allaient vouloir expédier plus de grain.

Je pense que les sociétés ferroviaires ont alors dit qu'elles avaient prévu de faire la même chose qu'au cours de l'année précédente: elles allaient tenter de transporter 5 000 wagons de grain par semaine. Elles nous avaient signalé cette intention à nous aussi.

Évidemment, en novembre, les vraies conséquences de l'ampleur de la récolte se sont fait sentir. C'est à ce moment-là que Statistique Canada a publié le chiffre définitif de plus de 75 millions de tonnes.

Je vais maintenant vous parler un peu du rendement des divers éléments du réseau de manutention et de transport du grain. À la septième semaine de la campagne agricole, c'est-à-dire au début d'octobre, le réseau des silos de collecte était à peu près plein. Depuis ce temps-là, la capacité de travail du réseau ou des silos élévateurs

n'a pas été utilisée à moins de 95 %. À toutes fins utiles, cela nous indique que le réseau des silos élévateurs est plein depuis la septième semaine environ, depuis octobre.

Dans le secteur des terminaux portuaires, c'est exactement le contraire qui s'est passé: leurs stocks se sont maintenus à un creux historique. Ils ont donc eu de la difficulté à remplir les navires qu'ils ont reçus. Ce que nous avons constaté lorsque nous avons examiné l'affectation des wagons dans le corridor de Vancouver et ce que les deux sociétés ferroviaires avaient prévu, c'est qu'elles ont fourni 22 % moins de wagons que prévu depuis la semaine 10. Dans le corridor de Prince Rupert, elles ont fourni de 8 à 10 % moins de wagons que prévu.

Le fond de l'histoire, c'est qu'elles s'étaient engagées à fournir un certain nombre de wagons aux entreprises céréalières et qu'elles en ont fourni moins. C'est ce qui fait que nous avons été témoins de cette chute alarmante de la capacité de charger les navires aux ports de Vancouver et de Prince Rupert.

● (1945)

Par conséquent, nous avons vu des files d'attente au chargement des navires qui comptaient jusqu'à 38 navires à Vancouver et au moins 17 navires à un moment donné à Prince Rupert. Dieu merci, les files ne sont plus aussi longues. Je vais en reparler dans un instant.

Récemment, le nombre total de déchargements sur la côte Ouest depuis le début de l'exercice est passé à un niveau inférieur de 1 % à la moyenne, et inférieur de 1 % par rapport à l'an dernier. À Prince Rupert, le total est à peu près le même que l'an dernier. Pour l'ensemble de la côte Ouest, le total est de 5 % inférieur à ce qu'il était l'an dernier, et il correspond à peu près à la moyenne sur cinq ans.

De la semaine 12 jusqu'à il y a deux semaines seulement, nous avons constaté que le nombre moyen de déchargements est de loin inférieur à la moyenne sur cinq ans et à ce qu'il était l'an dernier. C'est en partie ce qui a causé le problème.

Cela dit, je vous dirais que nous avons vu un virage à 180 degrés au cours des deux dernières semaines de la part des sociétés ferroviaires pour ce qui est du nombre de wagons qu'elles ont acheminés vers les deux ports de la côte Ouest. Je dirais que, comparativement à l'an dernier, le nombre de déchargements est supérieur d'environ 23 % à Vancouver, supérieur d'environ 51 % à Prince Rupert au cours des dernières semaines qu'à la même époque l'an dernier, et la moyenne mobile sur 14 semaines est supérieure de 4 % à Vancouver et de 13 % à Prince Rupert.

Nous n'avons pas encore vu l'accroissement du rythme de déchargement à Thunder Bay, mais je sais que, au cours des cinq derniers jours, il y a plus de 500 déchargements dans ce port. Les choses commencent à changer là-bas aussi.

J'ai parlé des longues files d'attente de navires. Au cours de la dernière semaine, qui était la semaine 34, d'après les chiffres obtenus vendredi, il y avait 29 navires en attente à Vancouver et seulement huit à Prince Rupert, ce qui est une très bonne situation. Nous espérons que le nombre de navires en attente va diminuer encore beaucoup.

Quant aux exportations effectuées jusqu'à maintenant cette année, à la fin de la semaine 33, elles étaient inférieures d'environ 3 % par rapport à l'an dernier au port de Vancouver, et de 7 % au port de Prince Rupert, quoiqu'il y ait actuellement un rattrapage grâce au taux élevé de déchargement. Je voudrais aussi mentionner que, la semaine dernière ou un peu avant, Prince Rupert Grain a établi un nouveau record, et je pense que c'était un record de tous les temps, en déchargeant 1 870 wagons en sept jours. Cela a vraiment contribué à faire sortir deux ou trois navires de plus du port de Prince Rupert. Dans l'ensemble, les chargements et les exportations dans les ports de l'ouest du Canada depuis le début de l'exercice accusaient un retard d'environ 6 %.

Pour conclure, je voudrais mentionner deux ou trois choses. D'abord, je ne crois pas qu'on puisse attribuer les problèmes dont nous avons été témoins cette année à un événement isolé, mais je vais citer quelques facteurs que vous devriez prendre en compte. Il y a effectivement eu une demande accrue imprévue ayant trait à la capacité ferroviaire. Il y a le problème d'un engagement excessif de la part des sociétés ferroviaires envers les entreprises céréalières, qui a poussé ces dernières à conclure des ventes et à commander des navires qu'elles n'ont pas pu charger et qui attendent encore sur la côte Ouest. Les sociétés ferroviaires ont dû surmonter des défis opérationnels importants, en décembre surtout. Il y a eu une combinaison de deux ou trois déraillements de train dont elles ont dû s'occuper et de temps froid. Elles ont aussi été dans l'incapacité de se rétablir. Il a fallu beaucoup de temps avant qu'elles ne se remettent sur pied.

Je voudrais aussi dire que la récolte exceptionnelle de cette année ne fait pas encore partie des problèmes fondamentaux ayant touché le réseau de manutention et de transport du grain. Elle ne commencera à créer de la pression sur le système qu'à l'approche de la prochaine récolte, lorsque les quantités de grain dont le transport aura été reporté à la fin de l'exercice mettront à l'épreuve la capacité de nos ressources logistiques et de stockage. À l'heure actuelle, l'objectif est essentiellement de maintenir le même rythme que l'an dernier et de commencer au cours des prochaines semaines à transporter le grain dont le transport avait été reporté.

Je pense que je vais...

Le président: Merci, monsieur Hemmes. Nous allons devoir conclure. Nous avons largement dépassé le temps prévu.

M. Mark Hemmes: J'avais terminé.

• (1950)

Le président: Excellent. Merci. Juste au bon moment.

M. Mark Hemmes: Merci.

Le président: Je vais maintenant donner la parole à M. Xotta, de Port Metro Vancouver, pour les huit prochaines minutes.

M. Peter Xotta (vice-président, Planification et opérations, Port Metro Vancouver): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les honorables députés de permettre à l'organisation du port de prendre la parole. Je vais essayer de ne pas répéter ce que M. Hemmes a dit.

Comme les députés le savent peut-être, le port de Vancouver est le plus important du Canada et celui où il y a le plus d'activités. Il s'agit d'une porte d'entrée stratégique essentielle pour le commerce national et international et d'un moteur économique important pour le Canada.

Les activités de notre port sont diversifiées — et c'est très pertinent dans le contexte d'une discussion concernant les services

ferroviaires — et il a facilité les échanges avec 160 pays et a reçu quelque 130 millions de tonnes de marchandises au cours de la dernière année civile. Nous assurons la manutention de cette marchandise dans 28 grands terminaux maritimes. Nous avons trois chemins de fer de classe I et toutes sortes d'autres installations qui appuient notre rôle au chapitre des expéditions à l'étranger.

Comme vous pouvez l'imaginer, le port est également une pierre d'assise de l'activité économique dans le Lower Mainland, 80 000 personnes gagnent leur vie grâce aux activités portuaires et liées aux transports.

En ce qui concerne la manutention des grains, des cultures spéciales et des aliments du bétail, elle compte pour une proportion importante des activités du port. En 2013, environ 19 millions de tonnes de marchandises de cette nature sont passées par les diverses installations avant d'être expédiées vers les marchés, dont font partie le Japon, la Chine, l'Inde, l'Indonésie, l'Italie et la Colombie, entre autres. Ces chiffres concernant l'année 2013 indiquent une augmentation d'environ 5 % du volume total de ces produits agricoles.

Lorsqu'il s'agit de manutention de produits agricoles, comme de toute autre marchandise d'ailleurs, l'objectif principal du port est de garantir la circulation efficace à notre porte d'entrée, afin de maximiser la capacité de nos terminaux sans créer d'arriérés ni prolonger les périodes d'attente. À l'heure actuelle, le port dispose d'une capacité inutilisée aux terminaux, aux quais et aux installations de déchargement de train des cinq silos portuaires qui y sont exploités.

Comme Mark l'a dit, il y a eu de longues files d'attente de navires dans notre port. Nous avons 32 points d'ancrage, dont 23 peuvent être utilisés à tout moment. Les autres sont réservés aux urgences et à l'utilisation à court terme.

Ce matin, il y avait six navires céréalières aux terminaux de Vancouver et 16 autres à l'ancre dans la baie English et dans l'arrière-port. Il y a aussi 15 autres navires céréalières à l'ancre à des points d'ancrage désignés de l'île de Vancouver qui servent de capacité excédentaire lorsque le port est plein, quoique Port Metro Vancouver n'ait aucune emprise directe sur ceux-ci.

Pour mettre ces chiffres en contexte, je vous dirais que les navires céréalières passent en moyenne plus de 18 jours dans le port actuellement, tandis que les autres vraquiers y passent autour de six jours. Il est important aussi de se rappeler que les points d'ancrage sont une ressource finie qui exige de la rigueur sur le plan logistique et une bonne gestion pour que la circulation demeure fluide dans le port. Nous allons entreprendre un examen de nos politiques relatives à l'ancrage en raison de cette situation particulière qui existe en ce moment au port de Vancouver.

Afin de garantir que nous puissions assurer la manutention du grain produit au Canada d'une année à l'autre et que nous puissions soutenir la croissance dans le secteur de l'exportation de produits agricoles, le port a travaillé en étroite collaboration avec les administrations municipales, provinciales et fédérale, l'industrie, les expéditeurs et les sociétés ferroviaires à l'élaboration et au financement d'infrastructures hors terminaux connexes d'une valeur de plus de 6 milliards de dollars, essentiellement dans le but de permettre la croissance de la porte d'entrée dans tous les secteurs. L'effet des mesures prises a été de réduire les conflits dans le Lower Mainland, où il y a beaucoup de points d'intersection entre les routes et les voies ferrées, ce qui a permis un très grand accroissement de notre capacité.

À titre d'exemple de cette collaboration, une voie d'accès surélevée de 800 mètres située sur la rive sud de l'inlet Burrard, près de trois de nos installations de manutention du grain, a commencé à être utilisée en décembre dernier. Cette voie d'accès permet le libre aiguillage des rails là où il y avait auparavant 10 passages à niveaux. Grâce à l'investissement effectué, l'accès aux installations est maintenant complet. Le projet de la route Low Level, dans le secteur commercial de North Vancouver, sur la rive nord, facilite les activités du transport ferroviaire et du port, les échanges internationaux continuant de se multiplier dans ce secteur-là aussi.

Il y a un an, en avril 2013, Port Metro Vancouver a accordé à Richardson International le permis nécessaire pour l'expansion de ses installations à cet endroit. Ce projet d'une valeur de 200 millions de dollars concerne la construction de deux silos de béton d'une capacité de 40 000 tonnes métriques. Nous favorisons aussi l'accroissement de la capacité sur les terres appartenant au port dans d'autres secteurs qui relèvent de nous, et nous travaillons à la réalisation d'initiatives précises en collaboration avec l'industrie pour régler des problèmes comme celui du chargement dans des conditions météorologiques difficiles, à l'égard duquel des progrès importants ont été réalisés.

• (1955)

D'autres initiatives portent sur l'accroissement de la stabilité de la main-d'oeuvre, sur la collaboration avec les sociétés ferroviaires, sur le camionnage et sur les portes d'entrée, et, comme je l'ai déjà mentionné, sur la gestion et sur la disponibilité des points d'ancrage.

La réussite de ces démarches dépend de la collaboration et de la transparence au sein de la chaîne d'approvisionnement. Plus nous serons informés, plus nous pourrons planifier et travailler de façon efficace.

Dans ce contexte, nous comprenons très bien l'importance de notre rôle en tant que point de collecte de données et de production de rapports pour l'industrie et le gouvernement. Nous allons continuer de mettre l'accent sur la surveillance, la mesure et la communication des données avec la plus grande transparence possible dans chacun de nos secteurs d'activités afin d'éclairer les initiatives et les décisions prises par le gouvernement.

Port Metro Vancouver comprend les dispositions du projet de loi à l'examen qui vont avoir pour effet d'accroître la capacité de l'Office des transports du Canada de prescrire certains éléments et accords sur les niveaux de service conclus en présence d'un arbitre entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires et qui vont prévoir la collecte par l'office d'une plus grande quantité de données auprès des sociétés ferroviaires.

Nous recommanderions ensuite une exigence de collecte de données auprès d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement, comme les terminaux maritimes et les silos terminaux. Cela permettrait un accroissement permanent de la transparence à l'égard du rendement de la chaîne d'approvisionnement.

Vu que les forces du marché devraient être les principaux facteurs d'affectation de la capacité et vu la nécessité de régler le problème actuel d'une augmentation importante du volume total de produits agricoles, il est important qu'une loi de ce genre contienne une disposition de réexamen, et le projet de loi en contient une. Nous croyons savoir qu'il en contient une.

Les gouvernements et les partenaires du secteur des transports, dont font partie les sociétés ferroviaires et Port Metro Vancouver, ont fait des investissements importants fondés sur l'état des marchés dans la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. La stabilité du régime

réglementaire est nécessaire à l'investissement dans les immobilisations, que ce soit au port ou dans les provinces des Prairies.

Prévoir les répercussions que certaines dispositions du projet de loi vont avoir sur d'autres secteurs et d'autres marchandises qui passent par le port de Vancouver est une tâche difficile. Nous demandons donc aux membres du comité de tenir compte, dans le processus d'adoption du projet de loi, de l'incidence à long terme de celui-ci sur les investissements dans les immobilisations qui seront nécessaires pour satisfaire aux exigences croissantes de la chaîne d'approvisionnement.

Pour conclure, Port Metro Vancouver comprend clairement son rôle de point de passage névralgique des produits agricoles exportés par le Canada, et, dans ce contexte, comprend en quoi les mesures prises par le port, son rendement et le rendement de la chaîne d'approvisionnement peuvent avoir un effet profond sur la capacité des Canadiens de faire parvenir leurs produits jusqu'au marché. C'est avec cette responsabilité en tête que nous passons constamment en revue nos activités en collaboration avec nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement, afin de nous assurer qu'ils y parviennent.

Je vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole devant vous aujourd'hui, et je serai heureux de répondre à toutes vos questions.

Le président: Merci beaucoup de votre exposé.

Nous allons maintenant écouter M. Ballantyne, de l'Association canadienne de gestion de fret. M. Ballantyne préside cette association.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur. Vous avez huit minutes.

M. Robert Ballantyne (président, Association canadienne de gestion du fret): Monsieur le président, merci de m'avoir invité à prendre la parole devant le comité ce soir.

L'Association canadienne de gestion de fret, appelée autrefois Association canadienne de transport industriel, représente l'industrie canadienne du transport de marchandises depuis 1916. Je n'étais pas présent à la première assemblée.

Des voix: Oh, oh!

M. Robert Ballantyne: Les quelque 100 membres de l'association dépensent environ 6 milliards de dollars chaque année pour acquérir des services de transport de tous types. Nous défendons les intérêts des entreprises membres de notre association en ce qui concerne le transport aérien, routier, maritime et ferroviaire. Je ne parlerai que des dispositions du projet de loi C-30 qui vont venir modifier la Loi sur les transports au Canada, ainsi que des annonces connexes du gouvernement qui ont trait aux éléments liés au transport du projet de loi C-30.

Je vais tenter de mettre en contexte ce qui a fait que nous en sommes arrivés à la situation actuelle pour ce qui est des services ferroviaires, de formuler certaines observations au sujet du projet de loi C-30, et surtout, d'examiner ce qui doit se faire pour garantir que le réseau ferroviaire et les autres éléments de la chaîne d'approvisionnement soient capables de répondre aux besoins futurs des expéditeurs par rail.

Pendant la période à l'issue de laquelle le projet de loi C-8 est venu modifier la Loi sur les transports au Canada en 2008, des plaintes concernant les services ferroviaires ont fusé de toutes parts au pays. Lorsque le projet de loi C-8 a été adopté en juin 2008, le gouvernement a convenu d'entreprendre un examen indépendant des services ferroviaires. Le comité d'examen a publié son rapport définitif en janvier 2011.

L'un des consultants ayant collaboré avec le comité d'examen, NRG Research Group, a conclu à l'issue d'une enquête indépendante menée auprès de 262 expéditeurs que seulement 17 % des participants avaient attribué une cote de 6 ou de 7 à leur satisfaction, sur une échelle de 1 à 7, la note de 7 correspondant à la satisfaction la plus grande. NRG a également fait état de ce que 62 % des expéditeurs avaient déclaré avoir subi des conséquences financières négatives du mauvais rendement des services ferroviaires. Le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises a cerné le problème fondamental et déclaré ce qui suit dans son rapport définitif: « Ce pouvoir sur le marché des chemins de fer entraîne un déséquilibre dans les relations commerciales entre les chemins de fer et les autres intervenants. » Le droit canadien des chemins de fer a reconnu depuis plus d'un siècle que le marché du transport ferroviaire de marchandises n'est pas un marché concurrentiel fonctionnant normalement.

Le gouvernement a réagi à l'examen des services de transport ferroviaire de marchandises entre autres en adoptant le projet de loi C-52, Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises, qui est entrée en vigueur en juin 2013. Le projet de loi C-52 innove en prévoyant pour la première fois en droit canadien le droit de tous les expéditeurs par rail à une entente sur les niveaux de service, et, si celle-ci ne peut être négociée directement avec la société ferroviaire concernée, elle peut l'être au moyen de l'arbitrage. Les expéditeurs, par l'intermédiaire de la Coalition des expéditeurs par rail — et de nombreux membres de notre association, dont certains sont venus témoigner devant vous, sont aussi membres de la coalition — ont cerné plusieurs éléments du projet de loi C-52 pouvant être renforcés de façon à réduire l'incertitude au minimum et à mieux orienter nos arbitres. Par ailleurs, certaines des recommandations les plus importantes du comité d'examen des services ferroviaires n'ont pas été appliquées dans le cadre du projet de loi C-52, en particulier la liste d'éléments devant selon lui être inclus dans les accords sur les niveaux de service à la discrétion des expéditeurs.

Les amendements proposés par la Coalition des expéditeurs par rail en ce qui concerne le projet de loi C-52 visaient à le renforcer et à le rendre plus susceptible de rétablir l'équilibre dans la relation commerciale et de correspondre aux objectifs que le gouvernement s'était donnés en adoptant le projet de loi. Le gouvernement a refusé d'appliquer l'une ou l'autre des six recommandations formulées par la Coalition des expéditeurs par rail. Par conséquent, il n'y a eu, à ma connaissance du moins, aucune tentative de la part des expéditeurs d'en arriver à un accord sur les niveaux de service en recourant aux dispositions du projet de loi C-52.

Le projet de loi C-30 offre une nouvelle occasion de revenir sur les lacunes de la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. L'article 7 du projet de loi C-30, par exemple, confère à l'office le pouvoir d'accroître les distances d'interconnexion « selon les régions ou les marchandises qu'il précise ». Cette modification de la réglementation en matière d'interconnexion va permettre à l'office d'appliquer la politique annoncée par le gouvernement et de faire passer la distance maximale d'interconnexion dans les provinces des Prairies de 30 à 160 kilomètres. Cette réglementation sert les expéditeurs depuis des décennies, et elle pallie efficacement l'absence d'une réelle concurrence. Vu le retard actuel dans les expéditions de grain, cette disposition temporaire offrira aux expéditeurs une plus grande marge de manœuvre pour l'obtention de services, et tous les expéditeurs disposant d'installations situées à l'intérieur des zones de 160 kilomètres qui seront créées pourront s'en prévaloir.

● (2000)

Lorsqu'on entreprendra un examen plus général de la Loi sur les transports au Canada, il faudrait évaluer la distance maximale d'interconnexion partout au pays afin de déterminer s'il y a lieu de prolonger la limite actuelle de 30 kilomètres.

L'autre disposition significative du projet de loi C-30, qui touche tous les expéditeurs, est l'article 8, qui permet à l'office de préciser par règlement « ce qui constitue des conditions d'exploitation » à inclure dans un Accord sur les niveaux de service par l'intermédiaire d'un processus d'arbitrage. La façon dont l'office et le gouvernement appliqueront cette disposition n'est pas claire, mais elle pourrait être un moyen de mettre en oeuvre des modifications touchant l'expéditeur rejetées dans le cadre des débats sur le projet de loi C-52. Il est certain que l'ACGF interagira avec l'office à mesure que ces dispositions réglementaires évoluent.

Je ne vais pas me prononcer sur les dispositions prévoyant des amendes pour les chemins de fer qui ratent leurs cibles ni celles permettant au gouverneur en conseil de fixer des cibles dans les deux prochaines campagnes agricoles. Le fait que le retard actuel du transport des grains est inhabituel est reconnu, et, de toute évidence, le gouvernement sentait qu'il devait intervenir à un degré sans précédent.

Comme vous l'avez entendu et que vous l'entendrez probablement encore, certains expéditeurs partagent une préoccupation selon laquelle la désignation d'un groupe industriel particulier pourrait causer des problèmes de service pour les autres expéditeurs. Parmi les membres de l'ACGF, il y a des compagnies céréalères, mais aussi beaucoup d'expéditeurs provenant d'autres industries. Nous avons informé nos membres du fait que les cibles fixées par décret et dans le projet de loi C-30 ont été conçues avec le CN et le CP, et nous devons partir de la prémisse selon laquelle les chemins de fer n'auraient pas proposé ces cibles si elles n'avaient pas l'impression qu'elles pouvaient garantir le niveau de service actuel à leurs autres expéditeurs.

Des interventions comme celles que le prévoit le projet de loi C-30 doivent être appliquées avec beaucoup de parcimonie et seulement dans les circonstances les plus extraordinaires.

Quant à l'avenir, nous avons été heureux d'apprendre que, aux termes du projet de loi C-30, la date de l'examen obligatoire de la Loi sur les transports au Canada sera devancée par rapport à sa date limite de juin 2015.

Voici deux enjeux fondamentaux sur lesquels devrait porter l'examen de la loi: premièrement, le besoin d'assurer une capacité ferroviaire qui convient aux besoins de l'industrie canadienne pour les décennies à venir, et Mark Hemmes a parlé de la croissance attendue pour au moins certaines marchandises agricoles; deuxièmement, la nécessité d'améliorer la relation et la confiance entre les chemins de fer et des segments considérables de leur clientèle.

En ce qui a trait à la capacité, cela exigera un investissement considérable des compagnies ferroviaires, d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement, comme l'a mentionné Peter dans sa déclaration, et peut-être de la part de plusieurs ordres de gouvernement. L'examen de la loi permettra de mener une analyse en profondeur des besoins en matière de capacité à l'avenir et du rôle que devraient jouer différents intervenants. La façon de gérer la situation aura une incidence considérable sur l'économie nationale et notre compétitivité à l'échelle mondiale.

Enfin, au chapitre des relations entre expéditeurs et chemins de fer, il sera difficile de surmonter la méfiance et, dans une certaine mesure, l'acrimonie qui règnent actuellement. À cet égard, des discussions informelles ont été tenues dans le cadre de l'École des politiques publiques et d'administration de l'Université Carleton. On effectue un processus appelé conversation critique, où les intervenants entreprennent une discussion directe et confidentielle dans un milieu universitaire dans le but d'entamer un dialogue pour mettre fin à la méfiance. Il n'a pas encore été confirmé qu'on avait pris des dispositions pour tenir des conversations critiques avec les chemins de fer et les expéditeurs, mais les discussions en matière de planification avec les différents intervenants se poursuivent.

Le service ferroviaire est essentiel à l'économie canadienne, et les membres de l'Association de gestion du fret sont prêts à continuer à travailler de façon constructive avec le gouvernement et les chemins de fer pour améliorer les chaînes d'approvisionnement canadiennes au profit des chemins de fer, de leurs clients et de l'économie canadienne.

Merci.

● (2005)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ballantyne.

Nous allons maintenant passer aux questions.

M. Allen, du NPD, prendra la parole en premier, s'il vous plaît, pour cinq minutes.

M. Malcolm Allen: Merci, chers témoins, d'être des nôtres ce soir.

Je crois que je vais commencer par le représentant de Port Metro Vancouver, à qui je demanderais d'éclaircir une déclaration d'un des expéditeurs ferroviaires, un des chemins de fer, faite hier soir; il a simplement dit que 1 600 wagons n'étaient pas déchargés dans le port de Vancouver et que le port de Vancouver allait faire partie du problème, car il n'arrivait pas à faire les choses.

Éprouvez-vous ce type de problème? Êtes-vous incapable de décharger les voitures ou de les renvoyer au CP et au CN, pour qu'ils puissent les réintroduire dans leur réseau? Y a-t-il un problème?

M. Peter Xotta: Merci de la question.

Je vais probablement demander à Mark de mettre les choses en contexte, mais ce que j'essayais d'illustrer, c'est que, à Vancouver, notre capacité interne moyenne est à son plus bas de l'histoire. À ma connaissance, rien ne nous empêche de gérer un volume considérablement plus grand, d'une semaine à l'autre, outre les points qui ont déjà été soulevés au sujet de l'arrivée des produits.

L'hiver a été très difficile pour les chemins de fer, et des raisons très légitimes justifient cette difficulté, nous l'admettons, mais la réalité au port, c'est que, pour toute une série de raisons, dont une récente perturbation du transport par camion, beaucoup de gens sont prêts à recevoir des cargaisons aux installations d'emmagasinage en vrac.

M. Malcolm Allen: Vraiment, ils disaient que c'était un problème à l'heure actuelle. Ils ne parlaient pas des problèmes qu'ils avaient éprouvés au cours de l'hiver ou d'autres choses; ils disaient qu'il y avait un goulot d'étranglement maintenant. C'est l'évaluation qu'a faite M. Creel hier soir. Je n'ai pas son témoignage directement sous les yeux, mais, ce que je comprends de vous, c'est que rien n'est bloqué à l'heure actuelle.

J'ai demandé à M. Creel de fournir au comité ces données factuelles tirées du document. Je vais attendre pour voir si nous les avons.

Permettez-moi de vous poser encore une question. Vous, Mark ou Peter peuvent répondre. Je crois que je vous ai dit que le temps d'escale pour un navire chargé d'autres marchandises est de six jours et, si le navire transporte du grain, des oléagineux ou ce genre de choses, il faut 18 jours. Pouvez-vous expliquer cette divergence? On parle de six jours. Nous n'arrondissons pas les chiffres ici; on ne compare pas six jours et demi et sept jours. Le délai est trois fois plus long.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi il en est ainsi?

● (2010)

M. Peter Xotta: Encore une fois, je vais présenter la perspective du port.

Nous accueillons toutes sortes de navires, et, comme c'était le cas sous l'ancien régime de la Commission du blé et même aujourd'hui, la durée moyenne de l'escale d'un navire transportant du grain est plus élevée. Parmi les nombreuses raisons qui expliquent cela, il y a le nombre de terminaux où il doit se rendre, mais, dans des circonstances normales, l'escale moyenne pour un navire chargé de grains est habituellement plus élevée que pour les navires transportant d'autres marchandises.

Elle a atteint une durée exceptionnellement élevée dans les derniers mois, et, au cours des années, il est arrivé que cela devienne problématique. À mesure que croît le volume de fret dans les ports, nous n'avons pas pu adapter le nombre de points d'ancrage en conséquence. À l'avenir, il sera beaucoup plus important que nous gérions les points d'ancrage disponibles avec une discipline accrue.

Le retard et le déséquilibre actuels touchant la chaîne d'approvisionnement sont à la source des retards, selon moi. De toute évidence, il y a des navires disposés à transporter une cargaison et des terminaux prêts à recevoir cette cargaison, alors la priorité doit donc être de rééquilibrer notre chaîne d'approvisionnement.

Mark, j'ignore si vous voulez ajouter quelque chose à cela.

M. Malcolm Allen: J'ai cinq minutes, et je veux avoir le temps de parler à M. Hemmes au sujet des enjeux qu'il a soulevés.

Je vous remercie de cette réponse, messieurs. Peut-être que quelqu'un d'autre vous relancera sur cette question, et Mark pourra intervenir.

Monsieur Hemmes, vous avez parlé du report. J'ai peut-être manqué quelque chose, mais je crois que vous avez dit vous attendre à ce que cela ne soit pas aussi intéressant que ce qu'espéraient les gens à mesure que nous avançons, et les reports s'accumuleront à mesure que nous avançons, si la campagne agricole reste dans la moyenne. Est-ce à cela que vous vouliez en venir en déclarant cela?

M. Mark Hemmes: Oui, essentiellement, si nous ne voyons pas le genre de rendement que nous espérons des chemins de fer, nous nous exposons à un report de plus de 20 millions de tonnes. Si nous avons cela, nous allons le reporter à l'année suivante et nous allons nous retrouver dans le même bateau l'an prochain. Le problème, c'est qu'une grande partie de ce grain sera du vieux grain laissé à la ferme. Le problème, c'est que cela va entraîner des problèmes d'encaisse pour les producteurs. Nous ne faisons que prendre le problème actuel et le déplacer. Ce que nous devons faire, c'est trouver une façon d'absorber graduellement le surplus.

Si vous me permettez de prendre l'occasion de revenir sur la dernière question...

Le président: Très rapidement, s'il vous plaît, car notre temps est écoulé.

M. Mark Hemmes: Je crois que je vais contester l'argument concernant le problème de congestion à Vancouver. Notre bureau communique régulièrement avec toutes les compagnies céréalières et les terminaux à Vancouver et à Prince Rupert, et je peux vous dire avec certitude qu'il n'y a absolument aucune congestion. Dès qu'un wagon arrive, il est déchargé le plus rapidement possible.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons donner la parole à M. Lemieux, des conservateurs, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Pierre Lemieux: Merci à tous nos témoins.

Je suis allé au port de Vancouver à la fin de janvier. Permettez-moi de remercier Marko de m'avoir fait visiter les lieux. Il a fait un excellent travail. Au bout du compte, il est très heureux et extrêmement opportun que je l'aie fait, compte tenu du présent projet de loi. Certes, lorsque nous avons fait le tour du port, nous avons regardé les terminaux céréaliers et les voies ferrées qui y mènent. Nous avons aussi regardé les viaducs conçus pour réduire l'obstruction, la circulation lente et la congestion. À l'époque, la plupart des terminaux — et je ne me souviens plus du nombre — étaient manifestement en deçà de leur capacité, c'est-à-dire qu'ils n'étaient pas pleins.

Certes, hier, M. Mongeau du CN a dit qu'on intensifiait les efforts à l'heure actuelle, bien sûr, pour atteindre les cibles que nous avons fixées. Il a signalé que le port se remplissait. Il n'a pas soulevé de signes de problèmes éventuels, mais, certes, il a présenté une préoccupation concernant la possibilité que les autres joueurs de la chaîne d'approvisionnement ne soient pas capables de maintenir la capacité de livraison des chemins de fer.

J'ai couché sur papier certains de vos chiffres et certains des chiffres que nous a donnés le représentant de Quorum dans le cadre de son exposé. Prévoyez-vous un engorgement possible au port — pas maintenant, pas dans les deux prochaines semaines, mais dans des mois, peut-être six ou huit — et quel type de planification préventive effectuerez-vous pour atténuer ce type de situation, si vous la voyez commencer à se manifester?

• (2015)

M. Peter Xotta: Du point de vue du port, je crois que nous sommes au carrefour d'un certain nombre de chaînes d'approvisionnement de différentes marchandises. Au cœur de cela, bien sûr, il y a le service ferroviaire, et personne n'est mieux placé pour effectuer cette planification préventive que les partenaires commerciaux qui interviennent, les chemins de fer et les terminaux céréaliers.

Nous savons qu'il y a un retard important et une quantité infinie de grains qui doit se rendre sur la côte Ouest. Comme l'a dit Mark, nous avons entièrement la capacité de faire croître considérablement ce volume. Nous nous attendrions à ce que d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement, y compris les exploitants de silos terminaux, offrent toutes les heures disponibles aux chemins de fer pour qu'ils mènent leurs activités. Dans certains cas, lorsque les volumes sont inférieurs, ils ne seront pas en activité 24 heures par jour; ils le seront 8 ou 16 heures par jour. Je crois que, dans les circonstances actuelles, nous pouvons nous attendre à ce qu'ils offrent toutes ces heures.

Toutes les autres parties aux chargements du navire, à tout le moins — et il y en a plusieurs, dont les débardeurs — sont disponibles et prêtes à travailler sur demande. Cette exigence pour les navires transportant du grain est plus faible que dans le cas d'autres types d'activités. Tous les partenaires sont disponibles et prêts à travailler. Rien n'indique que nous attendons un retard d'une

forme ou d'une autre au port, mais la gestion de cet élément est le fruit du travail de Quorum et, comme je l'ai dit, des partenaires privés dans cette activité.

M. Pierre Lemieux: Merci. Permettez-moi de m'adresser à Mark, de Quorum.

Sous le régime actuel, vous devez rendre des comptes chaque semaine. Cette exigence vous pose-t-elle des difficultés ou pas vraiment?

M. Mark Hemmes: En ce qui concerne la loi ou le décret, nous ne sommes pas appelés à rendre des comptes hebdomadaires. Nous devons le faire chaque mois. Non, cela ne pose aucun problème. Nous avons rendu des comptes hebdomadaires au gouvernement fédéral durant cette période difficile, mais, à l'avenir, nous le ferons chaque mois. Vous confondez peut-être avec les exigences du décret, et c'est Transports Canada qui gère cela, à ma connaissance.

M. Pierre Lemieux: D'accord.

Pouvez-vous rapidement nous donner les paramètres de vos comptes rendus?

M. Mark Hemmes: Actuellement, nous rendons des comptes sur tout ce qui sort de la ferme jusqu'à ce qu'on le charge sur le navire, ce qui comprend les volumes dans chaque maillon de la chaîne d'approvisionnement au silo de collecte, sur la voie ferrée, au port, et au moment du chargement du navire.

Nous rendons des comptes concernant le rendement du réseau de silos de collecte, ses capacités de chargement et le temps que le grain passe dans le réseau. Nous suivons le rendement du chemin de fer et des temps de cycle et des temps de transit. Une des choses sur lesquelles ne portent pas actuellement nos rapports, mais ils traiteront de ce sujet à l'avenir, c'est le traitement des commandes. Essentiellement, il s'agit du nombre de wagons commandés, le nombre de wagons que s'engage à fournir le chemin de fer et le nombre réel dans le pays, puis nous ferons suivre cela du nombre de wagons véritablement déchargés.

Nous assurons un suivi au terminal portuaire lorsque les trains arrivent, lorsque les wagons arrivent et lorsque des grains sont livrés au terminal. Nous suivons le rendement du terminal, le temps que passe le grain dans le terminal et le temps d'arrêt durant lequel les wagons sont déchargés au terminal. Nous suivons la durée de l'amarrage dans le port. Nous le faisons en collaboration avec le port de Vancouver et d'autres ports. Nous suivons le nombre de fois qu'accoste un navire. Nous suivons aussi la durée de l'amarrage dans le port et le moment où il lève l'ancre. Nous suivons ces choses sur le chemin de fer, wagon par wagon et, sur le navire, navire par navire.

Voilà les points saillants, mais, essentiellement, le Programme de surveillance du grain prévoit environ 240 mesures distinctes, alors j'ai parlé des plus importantes.

• (2020)

M. Pierre Lemieux: Fantastique, merci.

Le président: Merci beaucoup de votre temps.

Je vais passer à M. Easter, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

L'hon. Wayne Easter: Je remercie les trois témoins d'avoir présenté leur exposé.

Monsieur Ballantyne, vous avez mentionné un certain nombre de modifications que vous avez proposées dans le passé. Nous devons y jeter un coup d'oeil, mais si vous en avez qui, selon vous, amélioreraient particulièrement le projet de loi à l'étude, nous vous saurions gré de nous les transmettre. Je ne veux pas consacrer du temps maintenant à cela.

Parlons de Quorum. La société surveille le grain, si je comprends bien, pas le réseau total. Ai-je raison de dire cela? Vous ne surveillez pas le réseau de transport total sur le plan de sa capacité liée à la potasse, à l'engrais ou au pétrole. Vous ne surveillez que le grain. C'est votre responsabilité.

M. Mark Hemmes: Oui.

L'hon. Wayne Easter: Y a-t-il des lacunes dans le système qui vous rendent difficile l'accès aux données nécessaires? Permettez-moi de vous donner un exemple. Combien de matériel roulant destiné au transport du grain reste vide sur les voies d'évitement, plutôt que de parcourir le réseau canadien, surtout dans les Prairies, à tout moment?

Je pose cette question, car je suis allé au centre de Chicago du CN il y a un an, et les représentants me montraient comment ils pouvaient voir, à l'aide de leur système informatique, où se trouvait un wagon et ce qu'il transportait à tout moment. Vous transmet-on de l'information sur le nombre de wagons de grain qui restent vides sur les voies d'évitement ou pouvez-vous obtenir ces données?

M. Mark Hemmes: Par le passé, nous avions du mal à obtenir ces données, mais, ces trois derniers mois, avec les ordres qu'a transmis le gouvernement, on commencera à nous transmettre ces renseignements. Je m'attends à commencer à avoir l'information dans les quatre ou cinq prochaines semaines, et nous allons toujours en assurer le suivi à partir de là.

Quant à la position des wagons dans le réseau, s'ils sont chargés, nous en avons un compte rendu.

L'hon. Wayne Easter: À la lumière de vos activités de surveillance aujourd'hui ou la semaine dernière, y a-t-il de la congestion dans le port de Vancouver causée par des wagons de grain déchargés, compte tenu des questions qui viennent d'être posées?

M. Mark Hemmes: Au meilleur de ma connaissance et à la lumière de toutes les indications que nous ont données les compagnies céréalières, non. Le déchargement se fait le plus rapidement possible, puis on assure la rotation.

L'hon. Wayne Easter: Permettez-moi d'aborder la logistique dans son ensemble. Je pose la prochaine question aux deux témoins, à M. Hemmes et à M. Xotta.

Au chapitre de la prévention de la congestion à Vancouver, on m'a dit que, sous l'ancien régime, lorsqu'un train-bloc arrivait à Vancouver, il y avait essentiellement une transaction sur papier pour affecter... Le train-bloc pouvait aller à un terminal, mais une transaction papier permettait d'accorder le mérite aux autres compagnies céréalières pour du grain qui était probablement le leur, même grade, même qualité. Cela entraînait d'énormes inefficiences dans le réseau. Maintenant, on me dit que ce sont de véritables wagons qui transportent ces produits d'un endroit à l'autre.

Est-ce que l'un de vous peut nous informer à ce sujet?

M. Mark Hemmes: Je peux répondre.

Monsieur Easter, vous faites allusion à un processus qui, en fait, a été abandonné il y a environ 12 ans. C'était essentiellement le fruit d'une collaboration entre les compagnies céréalières et la Commission canadienne du blé. Ils estimaient que le suivi était une mesure qui pénalisait injustement certains groupes et elle ne favorisait pas la vente du grain proprement dite. Elle semait la confusion au sein des activités ferroviaires. Ils ont décidé d'abandonner cette mesure il y a environ 12 ou 13 ans.

Le système instauré par la suite prévoyait une méthode plus directe de positionnement des wagons. Par conséquent, l'utilisation de l'équipement ferroviaire était beaucoup plus efficace que sous l'ancien régime.

• (2025)

L'hon. Wayne Easter: Est-ce toujours le même régime en place aujourd'hui?

M. Mark Hemmes: Je dirais que oui.

L'hon. Wayne Easter: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Easter.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Zimmer, pour cinq minutes.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River, PCC): Merci d'être venu témoigner ce soir. Je sais qu'il est tard.

Mes questions vont se limiter à Mark de Quorum, et Peter, de Port Metro Vancouver.

Mark, mon collègue vient de poser une question au sujet de l'engorgement actuel au port, et vous avez répondu qu'il n'y en avait pas. En prévoit-on en raison des grands volumes qui arriveront à Vancouver? Prévoyez-vous des engorgements de cet ordre dans les quatre prochains mois?

M. Mark Hemmes: Je ne le prévois pas, mais, cela dit, il pourrait y en avoir. Il pourrait y en avoir pour une multitude de raisons.

Il ne faut pas oublier que, avec les 28 ou 29 navires qui attendent à Vancouver actuellement, et puisque la majeure partie du terminal est vide, il y a très près de 1,8 million de tonnes de capacité de chargement du grain. Il faudra beaucoup de temps pour remplir cela. Il ne faut pas non plus oublier que des navires arrivent chaque jour pour charger du grain. Tant et aussi longtemps que les wagons continuent d'arriver au terminal de façon constante et régulière, pour qu'il n'y ait pas de grosses accumulations, je prévois qu'on continuera à fonctionner ainsi.

Il ne faut pas non plus oublier que les ports de Prince Rupert et Thunder Bay viennent tout juste d'être mis en service. Je crois qu'ils vont aussi participer largement à la circulation du grain.

M. Bob Zimmer: Merci.

Peter, nous avons entendu le témoignage du PDG du CN, Claude Mongeau, hier soir, et il n'était pas particulièrement en faveur du projet de loi et des restrictions qu'il imposait. Selon lui, il ciblait injustement les compagnies ferroviaires, et M. Mongeau vous a pointés du doigt. Il a assumé une certaine part du blâme, mais il a dit qu'une certaine part revenait aux ports, car le grain ne sort pas assez vite.

Est-ce exact?

M. Peter Xotta: Je crois que la réponse recoupera probablement des commentaires que j'ai faits au sujet d'une question antérieure.

Je crois que c'est une préoccupation légitime pour Claude, qui, de façon générale, dirige une organisation très efficace qui fonctionne 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. S'ils détectent une circulation dense à Vancouver et que les responsables des terminaux décident de ne pas décharger les wagons, pour une multitude de raisons, avant le lendemain, ou ne veulent pas assurer un quart supplémentaire, cela a des répercussions considérables sur les autres maillons de la chaîne d'approvisionnement.

Si c'est la préoccupation du CN, je crois qu'il faut tenir une discussion avec les exploitants de silos terminaux. Compte tenu de la situation dans laquelle nous nous trouvons, au chapitre des retards et des pressions exercées sur le réseau pour réaliser un rééquilibrage, je ne peux pas parler au nom de ces exploitants de silos, mais j'imagine qu'on profitera de tous les quarts disponibles, et, sincèrement, je crois qu'ont devrait être en mesure d'aider les chemins de fer à atteindre leurs objectifs.

M. Bob Zimmer: J'ai une dernière question. Elle sera très simple.

Selon vous, qui est à blâmer pour la situation actuelle, qui nuit aux producteurs de grain des Prairies parce qu'ils ne peuvent pas introduire leur grain sur le marché? Pointeriez-vous quelqu'un du doigt en premier?

M. Peter Xotta: Sincèrement, l'augmentation de la demande que nous avons observée au même moment que les difficultés météorologiques ont créé une situation que nous devons surmonter de façon collective.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration, j'appuie très fortement le travail que fait Quorum, et, en notre qualité d'autorité portuaire, nous sommes profondément engagés à surveiller et à mesurer le rendement du service. Ce qui est stimulant du travail qu'on se propose d'entreprendre, c'est qu'il permettra d'accroître la visibilité et l'échange de données à l'échelle de la chaîne d'approvisionnement, de sorte que nous puissions mieux planifier l'avenir. À mes yeux, il s'agit d'un résultat positif.

M. Bob Zimmer: Mark, vous effectuez cette surveillance au quotidien. Pouvez-vous répondre rapidement à cette question?

• (2030)

M. Mark Hemmes: Dans ma déclaration préliminaire, j'ai dit que, selon moi, on ne pouvait pas isoler un secteur particulier et dire que tout le blâme lui revient. Je crois que la majeure partie du fardeau revient aux chemins de fer, mais je crois aussi qu'il y a un problème qui découle du manque de transparence, ou qu'il n'y a actuellement pas assez de transparence sur le marché pour que les vendeurs de grain soient en mesure de repérer les éventuels problèmes.

Il n'est pas simplement question de pointer du doigt un intervenant et de lui attribuer tout le blâme. Je crois que nous serions négligents si nous procédions ainsi.

Le président: Madame Ashton, je vais vous accorder de deux à trois minutes si vous avez des questions, puis nous allons devoir passer au prochain groupe de témoins.

Mme Niki Ashton: Fantastique. Merci.

Merci à nos témoins.

En ma qualité de députée de la partie orientale de l'Ouest canadien — le Manitoba —, ce que j'ai entendu des gens sur le terrain, c'est qu'on a besoin de leadership fédéral et d'un champion fédéral de cette stratégie. Nombre des producteurs de notre coin de pays vont à Thunder Bay, à l'est, et cherchent à renforcer leur capacité vers le nord. Je me demandais dans quelle mesure vous croyez qu'il importe que les dirigeants envisagent toutes les options susceptibles de profiter aux producteurs, compte tenu des multiples réalités avec lesquelles composent les producteurs selon l'endroit du pays où ils se trouvent.

Peut-être que M. Ballantyne pourrait répondre, puis M. Hemmes aussi.

M. Robert Ballantyne: Tous les intervenants ont un rôle à jouer pour aller de l'avant.

Le transport est un secteur où le gouvernement a toujours joué un grand rôle, d'une façon ou d'une autre. De toute évidence, il y a un rôle pour le gouvernement fédéral à jouer à ce chapitre, et peut-être un rôle de leadership. Comme le démontrent les réponses aux différentes questions qui ont été posées ce soir, il faudra certainement une excellente coopération et un bon échange de données transparent de la part de tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement, pas seulement dans le cas du grain, mais pour d'autres marchandises aussi.

L'autre point que j'aimerais faire valoir, c'est que l'enjeu du service ferroviaire n'est pas propre à l'Ouest canadien; c'est un problème à l'échelle du pays. J'ai des membres à Toronto qui éprouvent le même genre de problèmes que le personnel des lignes d'embranchement en Saskatchewan. Alors, il faut effectivement un bon leadership du gouvernement et des autres intervenants.

Mme Niki Ashton: C'est un message très important sur la nature très nationale de l'enjeu et, évidemment, de l'importance que le gouvernement fédéral assume un rôle de leader.

Rapidement, monsieur Hemmes, je me demande si vous avez quelque chose à ajouter.

Le président: Soyez très bref, s'il vous plaît.

M. Mark Hemmes: Je crois que Bob l'a assez bien dit en fait.

Pour revenir sur ce que vous avez dit à propos de la partie orientale des Prairies qui, en particulier, éprouvait beaucoup de difficultés, nous regardons nos chiffres actuels et voyons que le Manitoba a excédé sa capacité de travail totale, ce qui signifie qu'il y a beaucoup de grain encore sur le sol qui n'a pas été chargé dans des silos. Cela va être une grande source de difficulté. Je crois que le transport par l'intermédiaire de Thunder Bay et de la voie maritime sera essentiel au règlement du problème.

Oui, je crois effectivement qu'on a besoin de l'intervention du gouvernement fédéral, à tout le moins dans un rôle de facilitateur, pour orienter les parties jusqu'à un point où elles trouveront une forme de solution à la situation. Dans le contexte actuel, je ne saurais imaginer qu'elles arrivent à trouver une solution d'elles-mêmes, car, comme l'a mentionné Bob, nous voyons beaucoup d'acrimonie. Essentiellement, les gens arrivent à la table de négociations avec le couteau entre les dents, et nous devons surmonter cette situation.

Le président: Merci, madame Ashton.

Je tiens à remercier nos témoins d'avoir participé à ce formidable débat.

Nous allons faire une pause d'environ trois minutes, le temps que les prochains témoins prennent place.

• (2030)

(Pause)

• (2035)

Le président: Reprenons la séance, s'il vous plaît.

Tout d'abord, je tiens à remercier les représentants de la Fédération canadienne de l'agriculture; ils sont les premiers arrivés et les derniers partis. Ils ont présenté leur exposé plus tôt, avant les votes. Merci d'être revenus participer à la séance qui porte sur le présent groupe de témoins.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à Roger Larson, de l'Institut canadien des engrais. Comme les représentants de la fédération ont déjà présenté leur exposé, nous allons donner la parole à M. Larson, pour huit minutes, s'il vous plaît.

M. Roger Larson (président, Institut canadien des engrais): Ou moins de huit minutes, je l'espère.

Monsieur le président, merci beaucoup de la présentation et de votre invitation à la séance du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire portant sur cette importante question, le projet de loi C-30. Bonsoir, mesdames et messieurs les membres du comité, et merci de rester si tard.

Je m'appelle Roger Larson. Je suis président de l'Institut canadien des engrais. L'ICE représente les fabricants d'engrais azoté, phosphaté, potassique et soufré, ainsi que les grandes entreprises de ventes en gros et de distribution au détail au Canada. Nos membres produisent plus de 25 millions de tonnes d'engrais chaque année, dont 75 % sont exportés dans plus de 60 pays partout dans le monde. Le Canada représente environ le tiers de la production mondiale de potasse et 45 % du commerce international de potasse. Chaque année, les agriculteurs canadiens achètent pour 3,5 milliards de dollars d'engrais.

L'industrie canadienne de l'engrais comprend les demandes urgentes visant à atténuer le retard actuel du transport de grain par l'intermédiaire du projet de loi C-30. Toutefois, nous sommes d'avis qu'une attribution des ressources ordonnée par le gouvernement n'est pas une solution efficace. Sans renforcement de la capacité ferroviaire, c'est un jeu à somme nulle. Notre industrie est en faveur de solutions commerciales, découlant d'accords sur les niveaux de service clairs négociés entre les chemins de fer et leurs clients.

J'ai aussi d'autres éléments importants que j'aimerais aborder.

Les engagements stratégiques, annoncés dans la foulée du dépôt du projet de loi C-30 et des améliorations supplémentaires, pourraient constituer une solution robuste aux difficultés que connaissent actuellement tous les expéditeurs ferroviaires.

Nous ne croyons pas que le retard de cargaisons ferroviaires de grain ou d'autres marchandises, dont des engrais, survenu cet hiver, est un phénomène isolé. Le réseau canadien de transport de marchandises atteint les limites de sa capacité, à l'échelle nationale ainsi que pour les exportations. Seul un partenariat stratégique entre les gouvernements, les chemins de fer et les expéditeurs peut garantir au Canada sa place en tant que centrale des exportations.

En ce qui concerne le projet de loi C-30, notre industrie comprend que le gouvernement procède rapidement pour en accélérer l'adoption; toutefois, il y a d'importants enjeux qu'il faut aborder avant que le projet de loi ait force exécutoire.

Premièrement, le prolongement de la distance d'interconnexion au-delà de 160 kilomètres permettrait aux installations d'engrais de nos membres d'accéder à de multiples chemins de fer, ce qui améliorerait le service et la compétitivité.

Deuxièmement, l'amélioration des accords sur les niveaux de service ou des engagements stratégiques touchant les ANS pour que soient incluses les dispositions suivantes: la collecte, la déclaration et la mesure de paramètres du rendement; les normes de rendement applicables aux obligations des chemins de fer; les amendes, les pénalités ou les frais qu'un chemin de fer doit payer en cas de violation de son contrat de service; et un mécanisme pour le règlement des différends aux termes de l'ANS.

Je tiens à insister sur le fait que le retard des cargaisons de grains et d'autres marchandises expédiées par chemin de fer cet hiver s'inscrit dans une tendance. Le réseau canadien de transport de marchandises atteint les limites de sa capacité à l'échelle nationale et pour les exportations. La crise de l'expédition ferroviaire n'est pas seulement le produit de la combinaison réunissant intempéries, récolte de grain record et négligence des chemins de fer à l'égard de leurs clients; il s'agit plutôt d'un coup de semonce pour tous les intervenants du milieu des transports et de la logistique.

La frustration des expéditeurs qui ne peuvent tout simplement pas amener leurs biens jusqu'au marché s'accumule depuis des années. Il ne s'agit pas d'une lutte de pouvoir entre les chemins de fer, et ça ne devrait pas le devenir. L'enjeu touche les agriculteurs, les mineurs et les fabricants, qui perdent de l'argent à cause d'un service ferroviaire inadéquat.

Comme le gouvernement canadien cherche à faire croître de façon dynamique les échanges entre le Canada et des marchés clés, le compte à rebours est lancé pour la capacité canadienne, sur le plan de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement, de gérer une énorme augmentation de la circulation.

● (2040)

Nous devons agir maintenant pour optimiser notre cadre existant, de sorte que nous pourrions saisir cette occasion économique. Pallier les préoccupations d'un secteur sans tenir compte de la chaîne d'approvisionnement générale donnera lieu à un amalgame de politiques qui ne règlent aucun problème fondamental. Les expéditeurs, les chemins de fer et le gouvernement doivent adopter une approche holistique à l'égard des difficultés qui menacent le réseau de transport canadien et élaborer des solutions commerciales durables qui profiteront à tous les secteurs, aux chemins de fer et à l'économie canadienne.

Pour conclure, j'aimerais remercier les membres du comité de m'avoir donné l'occasion de présenter notre point de vue. Un bon dialogue entre le gouvernement et le secteur privé est important au moment d'envisager l'adoption de politiques industrielles; cela favorise la compréhension des débouchés et des difficultés auxquels font face les entreprises en plus d'ouvrir la voie à des partenariats qui appuient la compétitivité économique du Canada.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de poursuivre le dialogue. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Merci.

● (2045)

Le président: Merci de votre temps, monsieur Larson.

Comme nous le savons, MM. Etsell et Banack sont aussi prêts à répondre aux questions.

Nous allons commencer par M. Allen, du NPD, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Malcolm Allen: Monsieur Larson, merci d'être des nôtres si tard dans la soirée.

Je remercie aussi MM. Etsell et Banack d'être revenus. Nous n'avons pas eu l'occasion de poser des questions sur vos exposés plus tôt.

En toute sincérité, monsieur Larson, à la fin de votre déclaration, l'idée qu'il n'y a tout simplement pas assez de capacité, et ce, depuis un certain nombre d'années, m'a frappé. Votre association a-t-elle tenté de quantifier ce manque de capacité perçu? Est-ce 2 % ou 5 %? Est-ce un chiffre important, sans égard au potentiel de croissance économique de certains secteurs? Avez-vous des données quantitatives à cet égard? Ou est-ce un chiffre pour lequel nous devons recueillir des données qui nous permettront véritablement de le déterminer?

M. Roger Larson: Je crois que la réponse simple est le deuxième volet de votre question, monsieur Allen. Tenter de quantifier, même si ce n'est que pour notre propre industrie, serait un énorme projet. Les entreprises que nous représentons sont des personnes morales individuelles ayant des intérêts concurrentiels. Elles ne transmettent cette information à personne, pas même à nous. Ensuite, il y a les autres grandes industries que vous devrez examiner aussi.

Monsieur Hemmes, qui a témoigné plus tôt, est l'une des personnes qui possèdent les compétences et la capacité nécessaires pour nous aider à orienter cette étude.

M. Malcolm Allen: Nous avons beaucoup entendu parler de transparence et de collecte de données pour prendre des décisions éclairées, parce que, bien entendu, dire que les chemins de fer n'ont pas une capacité suffisante sans données... Comment savoir si c'est vrai ou faux? Cela revient à la question qu'avons posée mon collègue et moi. Les chemins de fer disent qu'il y a des problèmes au port de Vancouver, mais, lorsqu'on demande à Port Metro Vancouver, on nous répond qu'il n'y en a pas. C'est ça le problème, n'est-ce pas?

Vous nous dites qu'il n'y a pas assez de capacité, et les chemins de fer disent le contraire. Sans données objectives, il serait vraiment difficile de prendre des décisions sur la façon de procéder à ce chapitre. Si cette situation est considérée comme exceptionnelle, alors, qu'allons-nous faire? Je vois et j'entends une tendance.

Monsieur Etsell, en ce qui concerne vos propos tenus plus tôt ce soir, vous êtes un producteur continental, dans un certain sens. Vous êtes en Colombie-Britannique, alors vous n'êtes pas un exportateur portuaire. J'aimerais que vous nous expliquiez plus en profondeur cette partie de votre déclaration, car je crois qu'il est important de l'entendre. Nous avons beaucoup parlé de l'acheminement vers le port, puis ailleurs. Votre problème n'est pas là, n'est-ce pas?

M. Garnet Etsell (exécutif, British Columbia Agricultural Council, Fédération canadienne de l'agriculture): Notre problème est... Et c'est très frustrant. Il y a une surabondance de grain dans les Prairies, et nous ne pouvons pas... Notre exigence est stable. Il s'agit de 100 wagons par semaine, 52 semaines dans l'année. Il n'y a pas de variation, pourtant, l'adoption de ces dispositions législatives et le décret signifient en fait que les chemins de fer nous ont tourné le dos en ce qui concerne notre capacité de livrer le grain. Il n'y a pas de nouveaux contrats.

Les quatre grandes compagnies céréalières ne nous vendent pas de nouveaux contrats, mais nous avons des vendeurs. Il y a des vendeurs auxquels nous avons accès, les petits silos terminaux de l'intérieur et les producteurs particuliers possédant leurs wagons propres, mais les chemins de fer ne prennent pas ces wagons en charge. Voilà notre problème.

Le président: Il vous reste une minute.

M. Malcolm Allen: Parfait.

Monsieur Banack, vous pourriez peut-être parler du problème lié aux wagons de producteurs, car je ne crois pas que nous en ayons parlé très longuement. Il y a eu des préoccupations selon lesquelles il n'y en a pas assez. Comment régler ce problème?

Selon vous, que devrait-il arriver pour que les wagons de producteurs...? C'est une véritable option à la disposition des agriculteurs pour que leur produit circule, à condition, bien sûr, qu'ils aillent au bon endroit, qu'ils sont mis en place et toutes ces choses et que les tronçons courts puissent commencer à fonctionner. Selon vous, que devons-nous faire à ce chapitre?

• (2050)

M. Humphrey Banack (vice-président, Fédération canadienne de l'agriculture): Dans le projet de loi, il est question de s'assurer que nous aurons accès à tous les corridors. Cet accès doit être valide pour les expéditeurs de wagons de producteurs. Il ne s'agit pas d'un corridor ni d'un lieu précis. Les corridors sont liés à certains secteurs de la Saskatchewan. Je pense que nous devons apporter des modifications législatives pour ajouter des endroits pour les wagons de producteurs.

La compagnie ferroviaire d'intérêt local dont je suis membre et à laquelle je fais appel pour expédier mon grain m'a fourni certains chiffres l'autre jour. Elle a acheminé 531 wagons cette année; c'est bien. Cependant, elle accuse un retard de 500 wagons et doit en acheminer 2 000 autres d'ici la fin de l'année. Nous sommes à la 32^e semaine de notre année d'expédition; il en reste 20. Ça fait énormément de wagons. Elle en a encore 1 500 à acheminer. C'est l'engagement qu'elle a pris auprès de gens comme Garnet.

C'est vers ces compagnies que les producteurs se tournent ces temps-ci pour expédier leur grain, car ce sont elles qui se disent en mesure de le transporter. Leurs prix sont plus avantageux, car la base liée aux wagons de producteurs a peu changé, comparativement à celle du réseau de silos. Les wagons de producteurs nous procurent de meilleurs rendements depuis trois ou quatre mois.

Je pense qu'il est crucial que les expéditeurs aient accès à certains corridors pour s'assurer que les wagons de producteurs seront là.

Notre ligne ferroviaire achemine 50 wagons par convoi. Les compagnies de chemin de fer ne sont pas vraiment résolues à atteindre la cible de 11 000 wagons. Il est très difficile pour elles d'enlever ce petit nombre de wagons.

Le président: Merci beaucoup.

La parole va maintenant aux conservateurs. Monsieur Zimmer, vous avez cinq minutes.

M. Bob Zimmer: Merci de comparaître ici ce soir.

Ma première question s'adresse à Roger.

Après avoir écouté vos commentaires, je pense que nous sommes tout à fait sur la même longueur d'onde. Vous avez dit que vous vouliez qu'on trouve une solution au problème qui serait déterminée par le marché. Vous avez affirmé que le problème est dû à un manque global d'infrastructures; puis, quelques minutes plus tard, vous avez déclaré que votre organisation n'avait pas de solution pour y remédier.

Voilà où nous en sommes. Nous demandons une solution au manque d'infrastructures et nous voulons savoir comment on pourrait régler le problème. Nous étudions actuellement le projet de loi C-30. Certes, il s'agit plutôt d'une solution à court terme, mais à long terme... Donc, nous vous avons de nouveau questionné pour savoir quelle est votre solution. Vous avez répondu que vous n'en aviez aucune à proposer, car vous n'étiez même pas vraiment d'accord entre vous.

Je suppose que c'est là que ça bloque. Si vous voulez une solution déterminée par le marché, alors vous devez en proposer une. Si vous voulez notre solution, nous allons vous la donner, mais... Comprenez-vous ce que je dis?

Nous voulons vous fournir cette solution.

Je vais maintenant m'adresser à Garnet et Humphrey. Garnet, je veux vous dire qu'il y a une partie du problème que nous avons un peu négligée: nous avons parlé des exportations, mais nous n'avons pas beaucoup parlé de l'approvisionnement intérieur ni des pénuries qui sévissent ici. Je viens de la Colombie-Britannique. Quand j'allais à l'école, j'habitais dans le Lower Mainland. J'ai vécu à Abbotsford et dans votre région, alors je sais comment fonctionnent les fermes d'élevage de dindons. Il faut beaucoup de grain pour ces dindons.

Je parle de vrais dindons, pas de...

Des voix: Oh, oh!

M. Bob Zimmer: ... tout ce que pourraient s'imaginer les gens.

Nous avons entendu le témoignage de M. Mongeau, du CN, et je vais m'attarder sur lui, car le CN est la seule compagnie à exploiter un chemin de fer dans mon comté. Nous étions presque convaincus que la pénurie de wagons de cette année était une anomalie, mais j'ai entendu parler de certains problèmes depuis que je suis devenu député. J'ai entendu parler de pénuries de wagons par le passé. J'ai appris que certaines ont touché les usines de pâte et qu'il y en a eu aussi dans d'autres secteurs.

Humphrey et Garnet, veuillez me dire quelle a été la situation ces dernières années et à quel moment les pénuries se sont produites. Qu'en est-il? Est-ce que les choses se sont améliorées, ou est-ce qu'elles ont empiré? Vous pourriez me brosser un tableau général de la situation.

Humphrey, à vous de me répondre en premier.

M. Humphrey Banack: Les pénuries de wagons... Parfois, je me dis qu'il y a de graves lacunes sur le plan logistique. Les compagnies de chemin de fer nous ont dit qu'ajouter des wagons sur les voies ferrées, ce serait comme ajouter des voitures sur une autoroute comme la 401 en pleine heure de pointe. Est-ce que cela va permettre d'accélérer les déplacements?

C'est un fait, nous ne recevons pas les wagons à temps. Je crois que ce qui nous fait défaut surtout, c'est une politique qui permettrait d'assurer une bonne coordination. Comme nous l'avons entendu ce soir quand nous avons discuté des ports, les compagnies ferroviaires acheminent des wagons le vendredi après-midi parce qu'elles savent que les ports ne seront pas opérationnels durant la fin de semaine et qu'elles peuvent dire alors qu'il y a de la congestion là-bas.

Des représentants du silo terminal où je livre mon grain m'ont téléphoné. Je leur ai parlé le vendredi après-midi; ils m'avaient dit de leur téléphoner ce jour-là. « Pouvez-vous le livrer lundi? » Je voulais livrer la marchandise la semaine suivante. Or, le vendredi matin, ils m'ont téléphoné pour me dire que toutes les livraisons étaient reportées. La compagnie ferroviaire ne faisait pas de placement cette semaine-là. Bon; j'ai dû chambouler tout mon horaire pour retourner sur place. Et le vendredi après-midi, le CN leur a téléphoné pour leur dire qu'il livrerait les wagons le samedi matin.

Nous devons trouver un moyen de remédier à la situation. Comment les expéditeurs et les réceptionnaires peuvent-ils... Nous devons corriger cette facette du problème.

Y a-t-il une pénurie de wagons; est-ce au milieu du processus qu'elle sévit? Cela pourrait fort bien être le cas; on verra bien. Je pense que, plus que tout, il est absolument essentiel d'assurer la coordination afin que les wagons du CN soient livrés et utilisés dans les délais établis.

Le CN achemine les wagons vers ces installations, mais s'il y a des wagons d'engrais sur le chemin, les wagons de grain sont stationnés à un endroit inaccessible de la ligne. Ensuite, il faut attendre que le

CN revienne les récupérer pour les déplacer à nouveau. Comment peut-on charger ces 110 wagons?

Cela représente une facette importante de la logistique et de la gestion de ce système. C'est le genre de choses qui finit par se retourner contre le système. Y a-t-il une pénurie de wagons et des lacunes sur le plan de la capacité? À mon avis, c'est tout autant une question de logistique. Il faut assurer une meilleure gestion à ce chapitre.

Que ce soit par des accords sur les niveaux de service en vertu desquels, si les exploitants de chemin de fer vous disent qu'ils seront là le samedi à 16 heures et qu'ils vous font faux bond... Les compagnies font venir des employés pour charger les wagons. Il y a un placement de 24 heures. Il y a une prime pour charger les wagons dans ce délai. Les gens la veulent. Tous les terminaux avec lesquels je fais affaire font venir de la main-d'oeuvre pour le chargement. Voulez-vous être la personne qui se retrouve à dire: « Oui, je veux travailler la fin de semaine », « Non, je ne veux pas travailler la fin de semaine », « Oui, je veux travailler la fin de semaine »?

Voilà les problèmes qui se posent pour nous. Il faut un meilleur contrôle logistique.

• (2055)

M. Bob Zimmer: Bien sûr.

Garnet, avez-vous un commentaire à faire? Je pense qu'il me reste deux minutes.

M. Garnet Etsell: Je vais revenir sur mon expérience alors que je travaillais dans l'industrie de la provenderie. Les problèmes de service sont chroniques depuis des années. Cela dit, la situation est pire que jamais.

Selon moi, la pièce manquante, ce sont les accords sur les niveaux de service. Il doit s'agir d'accords réciproques, qui vont dans les deux sens, afin qu'il y ait des conséquences pour les deux parties.

Il y a une recommandation de la ministre Raitt qui m'a beaucoup plu: créer une table ronde sur l'approvisionnement en produits de base. Je trouve que c'est une idée formidable et un excellent point de départ pour mieux coordonner les besoins.

Le président: Merci beaucoup de votre temps.

La parole va maintenant aux Libéraux. Monsieur Goodale, vous avez cinq minutes.

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Je remercie encore une fois tous les témoins.

J'ai deux ou trois questions à poser aux représentants de la FCA; mais d'abord, monsieur Larson, laissez-moi revenir sur les dernières questions qui ont été posées.

Je pense que tout le monde préférerait une solution commerciale efficace et de la collaboration entre les parties, mais, lors de séances précédentes — surtout celle d'hier soir —, il y avait énormément de tension dans l'air. De toute évidence, les relations ne sont pas bonnes.

Je pose donc cette question: comment pourrait-on en arriver à une atmosphère commerciale qui favoriserait la recherche de solutions constructives, étant donné que l'atmosphère actuelle est si mauvaise? Comment cette rancœur s'est-elle développée? Comment se fait-il que, depuis un an ou deux, une si grande hostilité ait empoisonné les relations?

M. Roger Larson: Monsieur Goodale, je ne saurais dire pourquoi, au juste, il y a eu une détérioration des relations entre les différents joueurs du secteur du grain et les compagnies ferroviaires parce que je ne fais pas partie de ce secteur et que je n'ai pas pris part aux discussions. Mais, certes, je travaille dans un domaine connexe. En tant que fournisseur de l'industrie agricole, je suis au courant des préoccupations grandissantes à cet égard.

Un des aspects sur lesquels nous avons mis l'accent sur le plan commercial, c'est que nous devons faire en sorte que les accords sur les niveaux de service soient stricts et que le rendement soit ensuite mesuré en fonction de ces accords. Nous croyons que cela va enlever beaucoup de la rancœur. Il y aurait une amélioration du rendement si le client et le fournisseur pouvaient se dire: « Voici le contrat. En a-t-on respecté les modalités? Sinon, quelles sont les mesures à prendre, les prochaines étapes? »

Cela va permettre à l'ensemble des industries de travailler avec les compagnies de chemin de fer pour déterminer quels seront les besoins en matière de capacité et qui va payer pour l'accroître. Je pense que tout repose sur le contrat, le rendement, le respect des contrats commerciaux et la création d'une atmosphère qui nous permettrait de travailler de concert avec les compagnies de chemin de fer pour investir dans les infrastructures nécessaires. À ce chapitre, il faut par exemple des voies d'évitement plus longues et des voies doubles, mais il faut aussi plus d'effectifs et de l'équipement qui améliorera la vitesse et la fluidité du réseau. Il ne suffit pas de créer plus de voies ferrées; il faut trouver des solutions systémiques pour améliorer le système logistique.

● (2100)

L'hon. Ralph Goodale: Merci.

J'ai une question pour la FCA: compte tenu du décret qui a été adopté et de la version qui a été incorporée dans le projet de loi, comment feriez-vous, à l'intérieur du cadre législatif et réglementaire, pour vous assurer que les chemins de fer d'intérêt local et les wagons de producteurs seront suffisamment pris en considération? Je crois savoir que la Commission canadienne des grains a publié l'autre jour un communiqué indiquant qu'il n'y aurait plus de wagons de producteurs pendant une période indéterminée. C'était la soupape de sûreté de nombreux producteurs, et il semble maintenant que cette option ne sera plus disponible.

Si vous pouviez modifier, adapter ou rédiger le décret ou la loi, que feriez-vous pour que les exploitants de wagons de producteurs et de chemins de fer d'intérêt local soient traités correctement et pour éviter que la nécessité d'acheminer un volume suffisant jusqu'à la côte occulte toutes les autres considérations parce que c'est la seule chose qui compte selon la loi?

M. Humphrey Banack: Cette mesure est très importante. Le décret ne doit pas seulement indiquer qu'il faut gérer 11 000 wagons: il doit aussi établir que les wagons de producteurs compteront pour un certain pourcentage d'entre eux. S'il y a un certain nombre de wagons de producteurs à acheminer au cours de la campagne agricole — et nous avons fait des prévisions à cet égard —, nous devons nous assurer qu'ils feront partie des 11 000 wagons et que les compagnies ferroviaires garderont ce chiffre à l'esprit, elles aussi. Ces wagons doivent être inclus dans les secteurs où les compagnies veulent travailler.

Voilà ma réponse. Il faudrait que les compagnies de chemin de fer s'engagent à inclure un certain nombre de wagons de producteurs dans les 11 000 wagons à acheminer.

Le président: Merci, Monsieur Goodale.

La parole va maintenant à monsieur Dreeshen, du Parti conservateur. Vous avez cinq minutes.

M. Earl Dreeshen (Red Deer, PCC): Merci beaucoup de votre présence ce soir.

Monsieur Larson, j'aimerais vous questionner en premier.

Le chiffre hebdomadaire de 11 000 wagons par semaine — et nous en avons déjà parlé — s'applique à divers corridors, et le CN et le CP ont dit pouvoir gérer ce volume sans que cela nuise aux autres expéditeurs. Évidemment, nous avons entendu certaines histoires qui donnent à penser que ce n'est pas le message envoyé aux autres expéditeurs. On voit donc deux groupes se battre l'un contre l'autre, et cela nuit à l'approche de chacun.

Quelqu'un a déjà parlé de la rancœur qui existe entre ces groupes. Je sais que M. Payne a exprimé certaines préoccupations tout à l'heure. Comme vous le dites, cette rancœur ne s'est pas développée en seulement deux ou trois ans. Elle existe depuis longtemps.

Je pense qu'il faut réfléchir à d'autres aspects qui ont été soulevés par le CN et le CP. Entre autres, ils se sont opposés aux manoeuvres interréseaux, alors que vous avez affirmé que nous devrions peut-être songer à y recourir davantage.

La première chose que je me suis demandée quand j'ai entendu votre témoignage, c'est: auriez-vous un chiffre précis à fournir à ce sujet, ou quel genre de souplesse croyez-vous qu'on devrait accorder afin d'au moins aider les joueurs de votre industrie?

M. Roger Larson: Monsieur Dreeshen, je vais d'abord répondre à la question sur les manoeuvres interréseaux. Je n'ai pas de chiffres exacts pour toutes les entreprises que je représente, mais je pourrais leur demander d'en parler directement à vous, car, à ce stade, ce serait dans leur propre intérêt commercial de présenter une telle demande.

Il y a un certain nombre d'années — en 2006 —, l'ICE a proposé d'établir un taux d'accès concurrentiel, une mesure très semblable à l'idée proposée, en plus des distances pour les manoeuvres interréseaux. Nous pourrions aussi transmettre ces renseignements à chacune des compagnies.

Le chiffre de 11 000 wagons par semaine soulève certaines préoccupations. Nous avons discuté avec au moins une des deux compagnies ferroviaires. Selon elle, dans des conditions normales, cet objectif peut être atteint sans que cela nuise aux obligations de la compagnie envers ses autres clients. La difficulté dont on nous a fait part... N'oubliez pas ceci: nous partageons probablement les installations avec l'industrie du grain plus qu'avec toute autre industrie au Canada. La gare de triage de Saskatoon est un bon exemple de cette réalité. Nous partageons les mêmes gares. Nos itinéraires d'expédition sont les mêmes. La distribution de l'engrais reflète en tous points celle du grain. Nous expédions l'engrais vers les exploitations agricoles, puis les wagons reviennent remplis de grain destiné aux marchés.

Les compagnies ferroviaires nous ont avertis que les perturbations qui touchent les 11 000 wagons pourraient avoir des répercussions sur notre industrie.

● (2105)

M. Earl Dreeshen: D'accord, je vous remercie. Encore une fois, ce sont eux qui ont avancé ces chiffres pour montrer que la situation n'aurait pas d'incidence sur vous, mais, comme vous le savez sûrement, ils en parlent par simple mesure préventive, et vous êtes un peu plus bas dans l'ordre hiérarchique, alors il y aura assurément des conséquences pour vous.

Je veux aussi parler des wagons de producteurs. Monsieur Banack, vous avez parlé de cet aspect.

Mon expérience avec les wagons de producteurs est quelque peu particulière. Il y a d'excellentes installations prévues pour ces wagons. Moi, j'ai dû transporter ma propre vis à grain et essayé de déterminer comment déplacer le train sur la voie ferrée. Mais j'ai quand même une certaine expérience à ce chapitre, et je pense que la CCG n'a pas mis fin à l'utilisation des wagons de producteurs. Elle a simplement dit que les délais d'attente étaient très longs à cause du mauvais rendement ferroviaire; et, certes, c'est ce qui nous préoccupe en ce moment. À coup sûr, les wagons des producteurs seront acheminés si nous pouvons les relier à un train.

Je me demandais si vous pouviez parler de certains gains d'efficacité que nous pourrions réaliser. Vous avez aussi parlé des chemins de fer d'intérêt local. Pourriez-vous nous faire part de vos réflexions sur ces voies ferrées, les wagons de producteurs et les mesures que nous pourrions prendre à cet égard?

M. Humphrey Banack: Les wagons de producteurs offrent une possibilité supplémentaire pour un grand nombre de producteurs. Dans ma région — le centre-est de l'Alberta —, il y a une ligne de chemin de fer, la Battle River Railway, qui relie Camrose à Alliance dans un secteur peu desservi. Cela évite aux producteurs situés le long de cette ligne de transporter leur marchandise sur de grandes distances. À cause de la fusion, de la consolidation des silos dans les Prairies, certains d'entre eux... J'ai discuté avec un agriculteur l'autre jour qui a dû parcourir 220 km pour se rendre au terminal à partir de Castor. Il est donc pratiquement impossible pour lui de faire plus d'un voyage par jour.

Les wagons de producteurs ont permis cela, et, dans ma région — des études le confirment —, si on est près d'une ligne ferroviaire prévue à cet effet, on peut avoir recours à des wagons de producteurs pour réduire la base. Ils créent de la concurrence. Nous expédions donc un faible pourcentage de notre grain dans des wagons de producteurs — nos silos terminaux savent que je le fais —, et ils ont un rôle très important à jouer pour maintenir la concurrence.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dreesen.

C'est maintenant le tour de Mme Ashton. Vous avez cinq minutes.

Mme Niki Ashton: Je remercie les témoins de nous aider dans notre étude.

Monsieur Banack, Monsieur Etsell, je comprends tout à fait la frustration et les sentiments et que vous ressentez en tant que producteurs et dont vous nous avez fait part. Malheureusement, vu l'approche du gouvernement, le comité doit limiter le nombre de témoins — surtout de producteurs — qu'il peut convoquer. À cause de cela, les agriculteurs ne peuvent nous témoigner directement leur insatisfaction. Je suis certaine que les députés de l'autre côté de la salle sont dans la même situation que moi, car, quand je...

Le président: Monsieur Zimmer, vous invoquez le Règlement.

M. Bob Zimmer: Oui, monsieur le président: je pense que Mme Ashton ne comprend pas que nous essayons de faire adopter le projet de loi afin d'aider les agriculteurs le plus rapidement possible. C'est pourquoi notre étude est si condensée. Si elle comprenait les agriculteurs et qu'elle savait à quel point ils souhaitent que le projet de loi soit adopté, sa déclaration pourrait être exacte, mais ce n'est certainement pas le cas.

Le président: Poursuivez.

Mme Niki Ashton: Merci de cette clarification, mais ce n'est pas nécessaire. Monsieur Zimmer, je comprends très bien ce qui se passe au Parlement.

Voici où je veux en venir: partout dans ma province — le Manitoba —, les producteurs et les citoyens sont très préoccupés par les retards et par le manque de leadership fédéral sur ce plan. Il est absolument impératif d'entendre le point de vue des gens sur le terrain... À coup sûr, nous avons entendu beaucoup de témoignages de représentants de l'industrie et d'associations, mais le fait est que c'est sur le terrain qu'on peut sentir la frustration des gens.

À la lumière de cette discussion, je me rends compte que la Fédération canadienne de l'agriculture a aussi proposé des améliorations à apporter au projet de loi C-30, et, assurément, nous croyons que ces recommandations doivent être examinées très minutieusement. Je suis particulièrement intéressée par la septième recommandation, qui porte sur l'accroissement de la transparence dans le système logistique du grain. Vous expliquez que les États-Unis ont un modèle qui appuie les producteurs grâce à une transparence accrue. Ce que les témoins nous disent — et c'était d'ailleurs la même chose lors des séances précédentes —, c'est qu'il faut que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership, que nous améliorions la coordination et que le gouvernement conserve et diffuse des renseignements, et ce, dans l'intérêt des producteurs, bien sûr.

Je me demandais si vous pouviez parler de l'importance de la coordination et du leadership du gouvernement fédéral en ce qui a trait à la transparence.

•(2110)

M. Humphrey Banack: Oui. Hier, lors de notre journée de lobbying sur la Colline, nous avons rendu visite à M. Payne et à d'autres membres du comité, y compris M. Eysing. Nous avons parlé du besoin d'accroître la transparence et d'élaborer un excellent système logistique. À mon avis, c'est extrêmement important.

Tous les samedis, on dépose sur mon bureau un rapport d'étude de marché où il est question des ventes américaines réalisées à l'extérieur des États-Unis. Il fait état des ventes et des expéditions américaines, c'est-à-dire qu'il indique combien de tonnes ont été chargées et expédiées, combien d'expéditions ont été réalisées au cours de la semaine. Nous n'avons pas cette capacité au Canada. Nous devons trouver un moyen de communiquer ces renseignements. Cela serait bénéfique tant pour la commercialisation que pour la logistique. Toute personne qui recueillera ces renseignements saura combien il y a eu de ventes. Le nombre d'expéditions est le premier élément à examiner pour cerner les besoins logistiques afin d'expédier le grain jusqu'au port. Le rapport américain montre que, pour un nombre donné d'expéditions, il faudra acheminer 482 millions de tonnes de blé par semaine. Nous en sommes à 450 millions de tonnes. Si on fait de telles expéditions trois ou quatre fois par semaine, on se rendra compte assez vite qu'il y a un problème logistique.

Voilà les données que les États-Unis fournissent aux producteurs. Nous n'avons pas cela au Canada. C'est ce que nous demandons: nous voulons connaître ces chiffres et pouvoir les soumettre à une table ronde ou à un organisme qui les examinera et s'en servira pour établir des plans à long terme. Mais, tout d'abord, il faut connaître ces chiffres, c'est-à-dire le volume des ventes et le nombre d'expéditions. Cela pourrait permettre une meilleure planification à long terme.

Mme Niki Ashton: Merci beaucoup de vos observations.

En ce qui a trait aux autres recommandations que vous avez faites, je me demandais si vous pouviez nous faire part des commentaires que vous avez recueillis auprès des autres personnes sur le terrain avec qui vous travaillez; des membres d'autres organisations, peut-être, en plus de ceux que vous représentez. Ces personnes sont-elles d'accord avec le genre de recommandations que vous avez formulées? Selon elles, est-ce que le comité devrait mettre en oeuvre ces recommandations pour améliorer le projet de loi C-30?

M. Garnet Etsell: Laissez-moi vous exposer la position adoptée par l'Association de nutrition animale du Canada — l'ANAC — à l'égard du problème lié au grain sur le marché intérieur. Si le projet de loi C-30 ne prévoit pas de traitement prioritaire, nous serons incapables d'acheminer assez de grain dans la vallée pour nourrir nos animaux. Si, un jour, nous nous retrouvons avec des contenants vides, nous aurons une décision à prendre. Cette décision sera d'abattre des animaux.

Strictement sur le plan du bien-être animal, on ne peut pas mettre sur le marché un poulet qui n'a pas terminé sa croissance. Il y a une seule chose à faire, et c'est de l'abattre. Voilà ce qui nous guette.

Le président: Merci beaucoup.

La parole va maintenant à M. Payne. Vous avez cinq minutes.

M. LaVar Payne: Messieurs, merci de votre présence. Monsieur Banack, monsieur Etsell, je vous remercie tout particulièrement d'être revenus après votre premier exposé, et je vous transmets nos excuses pour les cloches qui nous ont dérangés à deux ou trois occasions.

Je suis vraiment déçu par notre collègue d'en face, Mme Ashton, qui a laissé entendre que le gouvernement ne fait rien à cet égard. Elle n'est d'aucune aide dans le cadre de cette étude. À bien y penser, ce sont les ministres Raitt et Ritz qui ont mené l'initiative. Ils ont discuté avec les compagnies céréalières, les compagnies ferroviaires, les producteurs. Ce sont eux qui ont présenté le projet de loi. Nous faisons notre possible pour favoriser le transport de cette récolte record. Certes, nous comprenons qu'il y a d'autres aspects à prendre en considération.

À ce sujet, monsieur Banack, vous avez parlé des wagons de producteurs. Je me demande combien il y en a par année. Si je comprends bien, environ 7 000 wagons sont alloués, et la question que vous avez soulevée, c'est de savoir où ils sont. Vous avez parlé des voies d'évitement. Vous avez dit qu'on en avait fermé.

J'aimerais savoir si vous avez d'autres commentaires à faire concernant ces questions.

● (2115)

M. Humphrey Banack: Oui. Pour ce qui est du nombre de wagons de producteurs, je peux vous dire ceci: avant le changement de mode de commercialisation qui a entraîné l'élimination de la Commission canadienne du blé, avant que les producteurs trouvent une autre façon d'utiliser ces wagons, nous acheminions entre 11 000 et 13 000 wagons par semaine.

L'année suivante, avant que nous trouvions... Tout d'abord, pour expédier un wagon de producteurs, il nous faut un acheteur sur la côte, et ce genre de relation est difficile à nouer. La compagnie ferroviaire avec laquelle nous faisons affaire s'occupe de deux compagnies céréalières: P & H grain et Lansing. Il a fallu un bon moment avant qu'une telle relation se développe.

Comme je l'ai dit, notre compagnie ferroviaire a pour objectif d'acheminer 2 000 wagons à partir de cet endroit, alors je pense que les wagons de producteurs peuvent prendre plus importance dans un tel contexte.

Ces wagons ont besoin de voies d'évitement. Ces dernières années, le CN et le CP en ont fermé. Il y a certaines voies d'évitement qu'ils n'ont pas enregistrées pour les wagons de producteurs.

Il faut pouvoir offrir cette possibilité aux wagons de producteurs, car ils sont notre seul débouché quand nous voulons avoir certaines options pour concurrencer les quatre principales compagnies céréalières. Ils sont notre seul moyen d'expédier notre cargaison.

Notre deuxième recommandation est d'imposer un moratoire sur l'abandon des voies d'évitement ferroviaires et de s'assurer que celles qui restent soient réinscrites sur la liste des sites de chargement des wagons de producteurs. Un grand nombre de sites ont été radiés de la liste par les compagnies ferroviaires, qui disent qu'elles ne feront pas le placement des wagons à ces endroits. Nous devons retourner en arrière. Je comprends qu'il y a un coût associé à l'entretien de ces voies ferrées, mais il y a aussi un coût pour les producteurs de grain de l'Ouest canadien quand la concurrence n'est plus là.

M. LaVar Payne: Merci.

Monsieur Larson, merci de votre présence.

Vous avez parlé des problèmes d'expédition, qui ne sont pas encore réglés. Comme vous le savez, dans mon comté, il y a un grand fabricant d'engrais, un fabricant de produits pétrochimiques, de noir de carbone. Il y a aussi des agriculteurs. Bien franchement, le CP a en quelque sorte agi à sa guise et fait à sa tête. Je ne sais pas si vous avez de l'information au sujet de l'usine de Canadian Fertilizers Limited là-bas, mais pourriez-vous nous faire part des commentaires de vos membres en ce qui a trait à cette situation catastrophique et à la capacité du CP de vous procurer des wagons et de transporter votre marchandise?

M. Roger Larson: Merci, monsieur Payne. Je vous encourage à parler à vos mandants pour connaître leurs inquiétudes et les possibilités qui s'offrent à eux.

Je dirais, de façon générale, que nous avons eu beaucoup de difficultés à livrer de l'engrais aux agriculteurs cet hiver. Certains groupes d'agriculteurs m'ont invité à participer à des réunions avec des compagnies ferroviaires pour discuter des problèmes liés au transport du grain à partir des exploitations agricoles et au transport d'engrais jusqu'à elles.

La plupart des agriculteurs comprennent qu'une crise risque d'éclater d'un côté comme de l'autre. Il est probable que le seul aspect positif concernant la récolte printanière, c'est qu'elle s'annonce tardive. Cela nous donnera un peu plus de temps pour livrer de l'engrais aux agriculteurs et devrait, espérons-le, atténuer le risque de ne pas répondre aux besoins de nos clients.

J'ajouterais que j'ai entendu parler de certaines situations très inhabituelles vécues par nos membres. Un détaillant m'a dit qu'il ne pourrait pas expédier de l'urée d'un côté à l'autre de l'Ouest canadien. Il a donc dû importer environ 100 000 tonnes d'urée par le canal de Panama jusqu'à l'est des États-Unis et l'expédier ensuite jusqu'à l'est des Prairies par un chemin de fer américain.

Ces ventes, vos mandants et les autres fabricants d'engrais de l'Ouest du Canada les ont perdues. Des produits importés seront utilisés à la place des leurs en raison des problèmes de transport qui sévissent cette année.

● (2120)

Le président: Merci à vous deux.

Le temps nous presse, et la séance est presque terminée. Il reste une intervention.

Monsieur Watson, c'est à votre tour. Vous avez cinq minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Avant de poser mes questions, je pense qu'il serait judicieux de prendre un peu de recul.

Tout d'abord, l'approche adoptée par le gouvernement en ce qui a trait aux problèmes éprouvés dans l'Ouest était de trouver une solution immédiate pour accélérer le transport des wagons disponibles. C'est pourquoi le gouvernement a adopté un décret.

Le projet de loi C-30 ne prévoit pas de changement structural à long terme. Il vise à remédier aux problèmes à court terme d'une façon plus générale que le décret. Dans le projet de loi, nous proposons — et ce n'est qu'une mesure parmi d'autres — une approche réglementaire souple à l'égard de certains problèmes qui ont été soulevés relativement aux niveaux de service, plutôt que d'établir un cadre réglementaire et d'adopter une approche normative à court terme.

Le troisième point que je veux soulever, c'est que nous proposons d'accélérer l'étude de la Loi sur les transports au Canada. C'est important à cause de certaines grandes questions structurales. Tout à l'heure, des témoins ont dit qu'on devrait créer une autorité des transports et ont fait d'autres propositions du genre. Ce sont de grands changements structuraux, et nous ne savons pas nécessairement comment tout cela s'articulera. Je ne sais même pas si ces changements excéderont la portée du projet de loi sous sa forme actuelle. Mais certains enjeux liés aux changements structuraux majeurs apportés au cadre législatif de la Loi sur les transports Canada ont probablement été mieux abordés dans l'étude antérieure, alors nous pouvons y jeter un coup d'oeil.

Je pense que le projet de loi C-30 ne doit pas être considéré comme une tentative de régler tous les problèmes au moyen de changements structuraux. Toutefois, cela ne veut pas dire qu'il ne sera pas possible d'en apporter. Bien entendu, il y aura des consultations au sujet de la réglementation. Je pense qu'un certain nombre de témoins se sont dits d'avis que le projet de loi nous permettra au moins de réaliser certains objectifs importants liés aux modalités opérationnelles des accords sur les niveaux de service.

Est-ce une bonne explication de l'approche adoptée à cet égard? Est-il clair que nous n'essayons pas de régler tous les problèmes de façon structurale, si je puis dire, en proposant ce projet de loi? Êtes-vous à l'aise avec cette approche, sachant que les questions plus générales seront traitées de façon accélérée?

M. Humphrey Banack: Oui. S'il est adopté, le projet de loi devrait prendre fin en 2016. Nous sommes conscients du fait qu'il s'agit de solutions à moyen terme. Le décret était une solution à court terme, et nous devons aller plus loin.

La solution à long terme, comme vous l'avez dit, est de revoir la Loi sur les transports au Canada. Nous croyons comprendre que l'étude débutera plus tôt que prévu, c'est-à-dire en juin, probablement.

M. Jeff Watson: Il y aura évidemment de vastes consultations dans le cadre de cette étude.

M. Humphrey Banack: En effet.

C'est une composante cruciale de cette initiative. Je pense que les choses s'annoncent très bien. Nous sommes loin d'avoir toutes les réponses pour l'instant.

M. Jeff Watson: D'accord.

Cela dit, vous avez soulevé d'autres points qui ne feront pas vraiment partie de l'étude de la Loi sur les transports au Canada. Je pense que le comité doit en prendre bonne note dans le cadre de son étude du projet de loi C-30.

M. Garnet Etsell: Oui, c'est vraiment crucial. Le problème du bétail ne peut pas attendre jusqu'à 2016. Il faut le régler immédiatement.

M. Jeff Watson: Ce n'est pas nécessairement lié aux changements structuraux à long terme...

M. Garnet Etsell: Non.

M. Jeff Watson: ... apportés à la Loi sur les transports au Canada, et c'est pourquoi je dis que ces commentaires doivent être pris en compte dès maintenant.

Si je me souviens bien, un témoin a dit, entre autres, que la question des manoeuvres interréseaux pourrait être abordée plus tard dans cette étude, mais quant à savoir si tout le pays est concerné et quant à déterminer ce que cela voudrait dire... Il y a certaines questions, selon moi, qu'il est préférable d'examiner dans cette étude.

Le président: Soyez très bref.

M. Jeff Watson: Je vais m'arrêter là, monsieur le président. Je ne crois pas qu'il est nécessaire que j'aille plus loin. Je pense que j'ai bien fait valoir mon point de vue et que les témoins comprennent l'importance de l'approche du gouvernement.

Si vous avez d'autres observations pertinentes dans le cadre de cette étude, je vous prie de nous en faire part.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Encore une fois, je remercie les témoins d'avoir patienté et d'avoir comparu.

De fait, ces témoins étaient les derniers à comparaître. Merci beaucoup.

Par ailleurs, chers collègues, sachez que nous sommes à cinq minutes près de clore la séance à l'heure convenue, et ce, malgré le retard d'une heure et quart ou d'une heure et demie que nous avons pris. C'est en grande partie grâce à vous, et je vous en remercie beaucoup.

Nous avons maintenant de nouvelles affaires à examiner à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>