



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

---

AGRI • NUMÉRO 120 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 27 novembre 2018**

—  
**Président**

**M. Pat Finnigan**



## Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le mardi 27 novembre 2018

• (0845)

[Français]

**Le président (M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.)):** Bonjour, tout le monde.

[Traduction]

Aujourd'hui, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité tient une séance d'information sur les prévisions du transport du grain durant l'hiver 2018-2019 pour connaître les tendances pour la prochaine année.

Ce matin, représentant le CN, nous accueillons M. Sean Finn, vice-président administratif et chef de la direction des affaires juridiques aux Services corporatifs, et M. Michael Cory, administrateur en chef des opérations et vice-président administratif.

Par vidéoconférence, représentant le Chemin de fer Canadien Pacifique, nous entendrons Mme Joan Hardy, vice-présidente aux ventes et au marketing, Grains et engrais.

Nous allons commencer les exposés.

Monsieur Finn, veuillez commencer. Vous avez sept minutes, tout au plus.

[Français]

**M. Sean Finn (vice-président exécutif des services corporatifs et chef de la direction des affaires juridiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie beaucoup de nous donner l'occasion de témoigner devant le Comité ce matin.

Il y a eu plusieurs développements positifs au cours des neuf derniers mois, soit depuis notre dernière comparution, en mars dernier. Nous accordons une grande valeur au fait que vous nous ayez invités à vous présenter la mise en oeuvre de notre plan de transport du grain dans l'Ouest canadien pour l'année de récolte 2018-2019.

[Traduction]

Permettez-moi tout d'abord de dire que nous estimons que la présente campagne agricole sera une année charnière. Cela ne fait aucun doute. Nous devons surmonter les problèmes qui ont affligé le système de transport du grain au cours de la campagne agricole précédente. Afin de satisfaire aux besoins des producteurs de l'Ouest et de tous ses clients, le CN réalise un investissement sans précédent de 3,5 milliards de dollars en immobilisations dans ses infrastructures et son capital humain. Il s'agit d'une hausse de 700 millions de dollars par rapport à l'an dernier, et cela représente 25 % de nos recettes brutes. Nous investissons le quart de nos recettes dans nos propriétés pour l'amélioration à long terme de notre capacité de transport de marchandises, pour nos clients.

Le 31 juillet, conformément au projet de loi C-49, nous avons présenté notre Plan de transport des céréales, que vous trouverez dans votre documentation. Il s'agit des prévisions du CN pour le transport des céréales pour la récolte de 2018-2019. Le 1<sup>er</sup> octobre, conformément au projet de loi C-49, nous avons publié notre plan d'exploitation hivernale détaillé pour le transport des grains et d'autres produits pendant l'hiver, la saison la plus difficile.

[Français]

Dans le cadre du projet de loi C-49, nous avons pu consulter en détail nos intervenants. Nous ne nous sommes pas contentés de préparer un plan de transport des céréales et un plan d'exploitation hivernale. Nous avons pris le temps de rencontrer nos clients, les expéditeurs, mais aussi toute la communauté agricole de l'Ouest canadien. L'idée était de les consulter avant de déposer le plan, le 31 juillet. Nous voyions d'un très bon oeil cette occasion de déposer le plan, mais surtout de consulter les intervenants de l'industrie de l'agriculture et les producteurs de grain de l'Ouest canadien.

[Traduction]

Cela dit, j'ai le grand plaisir de vous présenter mon collègue, M. Mike Cory, notre administrateur en chef des opérations et vice-président administratif, qui vous présentera les prévisions sur le transport du grain pour cette année.

Mike.

**M. Michael Cory (administrateur en chef des opérations et vice-président administratif, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada):** Bonjour à tous. Merci de l'invitation.

Où en sommes-nous? La campagne agricole est très bien amorcée, même si le mauvais temps dans l'Ouest du pays a causé des problèmes et retardé les récoltes de plusieurs semaines dans certaines régions. Actuellement, le CN est en voie de connaître une année record pour le transport du grain de l'Ouest canadien. Du début jusqu'à la 17<sup>e</sup> semaine, nous avons transporté 9,38 millions de tonnes métriques de grains et de produits céréaliers transformés, comparativement à 9,07 millions de tonnes métriques en 2016-2017, notre ancienne année record, que nous surpassons de 3 %.

Nous aurions même pu faire mieux. En effet, plus de 8 000 demandes de wagons ont été annulées depuis le début de la campagne agricole, surtout en raison de la baisse du volume de grains attribuable au retard de la récolte. Maintenant que la majeure partie du grain a été expédiée, les sociétés céréalères et producteurs de grains doivent composer avec les conséquences d'une récolte tardive et de grandes quantités de grain humide, qui cause aussi un ralentissement du système. Comme nous l'indiquons dans notre Plan de transport des céréales, nous prévoyons déplacer 5 500 wagons-trémies du parc de wagons du CN chaque semaine pendant la période de pointe, alors que le port de Thunder Bay est ouvert, et 4 000 wagons par semaine après sa fermeture pour les mois d'hiver.

Nous déplacerons également entre 700 et 900 wagons à grain privés appartenant à nos clients, comme nous le faisons chaque semaine, en plus de nos propres wagons. Il s'agit d'un important progrès dans le réseau. Il y a quatre ans, nous déplaçons seulement 20 à 30 wagons privés par semaine.

Qu'est-ce qui a changé depuis notre dernière rencontre, le 19 mars? Quelles mesures nous ont permis d'améliorer considérablement notre rendement? À l'époque, nous avons indiqué que notre service était détérioré en raison d'une hausse marquée de la circulation ferroviaire dans presque tous nos secteurs d'activité. Cette hausse dépasse de beaucoup nos prévisions et celles de nos clients. En réponse à cela, nous avons investi massivement, tant en ressources humaines qu'en infrastructures. Comme Sean l'a indiqué au début de son exposé, nos dépenses en immobilisations pour 2018 ont atteint un sommet de 3,5 milliards de dollars et sont surtout axées sur la capacité et les projets d'amélioration dans l'Ouest canadien, où l'augmentation de la circulation a été la plus marquée.

Plus précisément, nous avons procédé au doublement d'environ 60 milles de voies dans les secteurs où la congestion entraînait des retards. Nous avons ajouté ou prolongé 10 voies d'évitement dans les corridors de Vancouver et de Prince Rupert, en plus d'accroître la capacité des triages dans des endroits stratégiques comme Winnipeg, Edmonton et Melville. Ces projets prioritaires, qui sont presque tous terminés, ont déjà eu un effet positif sur la circulation sur le réseau. Parallèlement, nous avons accru notre effectif. Le centre de formation de Winnipeg fonctionne à plein régime depuis un an, ce qui nous permet d'avoir le personnel qualifié nécessaire. Nous comptons maintenant 1 250 nouveaux chefs de train qualifiés sur le terrain, une hausse importante par rapport à l'an dernier.

Nous avons aussi fait d'importants investissements dans l'équipement. Plus précisément, nous avons commandé 260 nouvelles locomotives qui nous seront livrées au cours des trois prochaines années, ce qui comprend 60 locomotives qui doivent être livrées d'ici la fin de 2018. Nous avons aussi commandé 1 000 nouveaux wagons-trémies de grande capacité. Cela nous permettra de remplacer le parc de wagons vieillissants du gouvernement du Canada. Cinq cents de ces wagons doivent nous être livrés avant la fin de la campagne agricole. Nous avons commandé des wagons plats à support central supplémentaires pour nos clients du secteur forestier.

Ne vous méprenez pas: nous sommes heureux de nos progrès, mais des problèmes subsistent. La récolte est enfin terminée, mais depuis quelques semaines, la demande excède de beaucoup la capacité de la chaîne de transport du grain. À titre d'exemple, nous avons reçu plus de 7 000 demandes de wagons au cours de la 16<sup>e</sup> semaine, ce qui excède de beaucoup la capacité, surtout en raison de la congestion dans certains terminaux portuaires.

Nous nous attendons à ce que la demande de wagons à grain demeure élevée jusqu'à tard au printemps. Les milliers de wagons demeurés immobiles en septembre et octobre représentent une capacité perdue. Cette perte ne peut être compensée par les activités des mois où nous fonctionnons déjà à plein régime. Les activités agricoles et ferroviaires se font à l'extérieur; les deux secteurs sont donc à la merci de la nature. Aux terminaux de Vancouver, par exemple, l'incapacité de procéder au chargement lorsqu'il pleut est un problème récurrent, en particulier pendant les mois d'hiver pluvieux que connaît la côte Ouest. Cette incapacité peut entraîner la congestion du terminal, ce qui nous oblige à retenir les trains, qu'ils soient en route vers le port en milieu rural. Cela accroît le cycle d'utilisation des wagons, réduisant ainsi la capacité globale du système.

Enfin, je tiens à souligner que l'augmentation du transport du pétrole brut par chemin de fer en raison de l'insuffisance de la capacité pipelinère est un enjeu qui a beaucoup retenu l'attention ces dernières semaines. Nous reconnaissons l'importance cruciale du secteur pétrolier pour l'ouest du pays et nous ferons de notre mieux pour transporter le volume accru de pétrole brut en fonction de nos capacités. Cela dit, nous ne pouvons augmenter notre capacité à cet égard au détriment de nos autres clients, en particulier les producteurs de grain de l'Ouest. Bien qu'on observe une augmentation du transport de pétrole brut ces dernières semaines, nous constatons aussi un ralentissement du transport d'autres produits, comme le sable de fracturation.

● (0850)

Comme je l'ai indiqué précédemment, nous avons investi massivement pour accroître la capacité globale de notre réseau. Il ne faut donc pas penser qu'une augmentation du volume de pétrole brut signifie une diminution du volume de grain. À cet égard, il est important de garder à l'esprit qu'un faible volume de pétrole brut est transporté vers l'ouest, la principale destination des autres produits.

En conclusion, nous sommes en bien meilleure position que l'an dernier. Cela dit, nous devons être conscients des défis qui nous attendent. L'hiver présente toujours son lot de problèmes et les effets de la récolte tardive se feront sentir tout au long de la campagne agricole. Toutefois, étant donné les investissements que nous avons faits et notre stratégie, nous sommes convaincus que le CN pourra relever ce défi et qu'il continuera de livrer la marchandise.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Cory.

Nous passons maintenant à Mme Hardy, pour sept minutes.

**Mme Joan Hardy (vice-présidente, Ventes et marketing, Grains et engrais, Chemin de fer Canadien Pacifique):** Bonjour.

Merci, monsieur le président.

Je suis reconnaissante de l'occasion de vous rencontrer tous. Je suis navrée de ne pouvoir être présente en personne, mais je suis ravie de vous rencontrer à distance.

Monsieur Dreeschen, je suis heureuse de vous revoir. Nous nous sommes rencontrés cet automne à l'occasion de l'inauguration de l'élévateur de Paterson Grain, près de Calgary.

Je suis vice-présidente aux ventes et au marketing pour les grains et les engrais au Canadien Pacifique. Je souligne au passage qu'avant de me joindre au CP plus tôt cette année, j'ai travaillé pendant de nombreuses années pour un expéditeur de produits céréaliers de Winnipeg.

Je vous remercie de l'invitation de discuter avec vous ce matin. Le CP est reconnaissant d'avoir l'occasion de présenter son plan de transport des céréales au Canada au cours de la présente campagne agricole et de l'hiver à venir.

Le Canadien Pacifique exploite un réseau de chemin de fer transcontinental d'une longueur de 13 000 milles au Canada et aux États-Unis. Notre réseau ferroviaire est un élément essentiel de la chaîne d'approvisionnement intégrée de l'Amérique du Nord. Le transport du grain est le principal secteur d'activité du CP et représente près du quart de ses recettes totales.

Le CP est prêt à assurer le transport du grain de façon sûre et efficace au cours de la présente campagne agricole. La saison a bien commencé. Cette année, la production céréalière canadienne est importante. Selon notre évaluation actuelle, elle se situe entre 70 et 72 millions de tonnes métriques. Si on ajoute l'excédent de l'année précédente, qui est plus élevé que la normale, le volume total à transporter s'élève à environ 83 millions de tonnes métriques, un volume 5 % plus élevé que la moyenne des cinq années précédentes.

Même si la demande actuelle est forte dans beaucoup d'autres secteurs d'activité, notre réseau a un excellent rendement et le transport du grain demeure au centre de nos priorités. En octobre, nous avons battu notre record absolu en transportant 2,64 millions de tonnes métriques de grains et de produits céréaliers canadiens.

La forte demande a incité le CP à investir dans d'importantes nouvelles ressources. Plus de 1 200 employés — surtout le personnel des trains, les hommes et les femmes qui les font fonctionner — sont en formation. Ils seront déployés dans les prochains mois. Nous avons ajouté plus de 100 locomotives de grande puissance reconstruites, pour accroître de 20 % la taille de notre parc de locomotives de train.

Selon nos prévisions actuelles, l'équipe d'exploitation du CP prévoit placer 5 500 wagons-trémies par semaine pour le transport de produits céréaliers canadiens à grains entiers pendant l'automne, comme nous l'avons fait la semaine dernière, alors que nous avons placé 5 540 wagons-trémies. Notre objectif est de maintenir ce rythme jusqu'à la fermeture du port de Thunder Bay, une importante plaque tournante pour le grain canadien, à la fin décembre. Pendant les mois d'hiver, lorsque le port de Thunder Bay est fermé, le CP prévoit fournir chaque semaine environ 4 000 wagons avec du matériel de chargement du grain du CP.

En outre, nous prévoyons déplacer, en moyenne, pendant la campagne agricole, 850 wagons supplémentaires de produits céréaliers par semaine, principalement dans des wagons appartenant aux clients. Ces prévisions sont évidemment tributaires d'une collaboration et d'une coordination de tous les instants avec tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement.

En 2018, le CP a considérablement augmenté ses dépenses en immobilisations. Cette année, nous investissons 1,6 milliard de dollars pour améliorer la sécurité et les services. Une importante partie de cet investissement, soit environ 500 millions de dollars, est consacré à l'acquisition de nouveaux wagons-trémies de haute capacité. Nous avons fait une première commande de 1 000 wagons à la National Steel Car, de Hamilton, en Ontario. Nous avons déjà pris livraison de 261 nouveaux wagons; 500 wagons seront en service d'ici la fin de l'année et 500 wagons supplémentaires entreront en service au cours du premier trimestre de 2019.

Ces 1 000 wagons sont un point de départ; nous avons prévu acquérir 5 900 wagons-trémies au cours des quatre prochaines années afin de remplacer les anciens wagons-trémies de faible capacité du gouvernement du Canada. Les nouveaux wagons sont plus courts et plus légers et comptent trois compartiments, ce qui facilite le chargement et le déchargement, ainsi que l'entretien. Les nouveaux wagons-trémies ont une capacité par volume supérieure de 15 % et un poids de chargement supérieur de 10 % par rapport aux wagons qui sont retirés. Le cadre plus court permet d'avoir plus de wagons pour un train de même longueur. Donc, un train de 7 000 pieds, selon les normes actuelles, transportera 16 % de grain de plus grâce à ces nouveaux wagons.

Le CP établit aussi la nouvelle norme pour le transport du grain grâce à un élévateur à haut débit capable d'effectuer le chargement

d'un train de 8 500 pieds à l'écart de la ligne principale du CP en 16 heures ou moins.

● (0855)

Ces nouveaux élévateurs utiliseront un modèle avec traction, c'est-à-dire que la locomotive du CP demeure attachée au train et est utilisée par l'exploitant de l'élévateur pour l'opération de chargement. Cela permet un départ rapide et sans problème lorsque le chargement est terminé, puisque la locomotive est déjà attachée. Cette nouvelle norme, jumelée à notre nouveau parc de wagons-trémies à haute capacité, augmentera considérablement la capacité d'expédition de grain de la chaîne d'approvisionnement au cours de la campagne agricole.

Dans les Prairies, le CP dessert actuellement sept élévateurs munis de zones de chargement en boucle de 8 500 pieds. Nous avons annoncé l'aménagement de quatre nouvelles installations de ce type pour cette année. Le CP continue de négocier et de travailler avec ses clients pour étendre ce modèle dans une bonne partie de son réseau.

Permettez-moi maintenant quelques commentaires sur le plan d'exploitation hivernale du CP. Nous savons tous que les conditions hivernales difficiles font partie du quotidien de tous les secteurs du transport au Canada. La météo peut avoir une incidence considérable sur l'exploitation ferroviaire et sur notre capacité de maintenir le service pour nos clients. Comme nous le savons, au Canada, les hivers ne sont pas tous pareils. L'intensité, la durée et l'étendue géographique des conditions hivernales extrêmes peuvent varier beaucoup.

Lorsque les températures descendent sous les -25 °C, il est nécessaire de réduire la vitesse, la longueur et le poids d'un train afin d'assurer la sécurité, qui demeure la principale priorité du CP. Ces réductions entraînent inévitablement un ralentissement du réseau et une réduction du volume en transit, ce qui réduit la capacité globale de la chaîne d'approvisionnement. Nous avons recours à la traction répartie pour nos trains; des locomotives sont placées au milieu et en queue de train, de sorte qu'il est moins nécessaire de réduire la longueur des trains par temps froid, puisqu'on se trouve à accroître la pression d'air dans le circuit de freinage tout au long du train.

Nous devons aussi faire un suivi constant des risques d'avalanche dans nos corridors en montagne de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

Chaque année, le CP consacre d'importantes ressources aux prévisions, à la planification hivernale et aux mesures d'atténuation afin de réduire les répercussions le plus possible. Ces dernières années, nous avons heureusement réussi à améliorer notre rendement pendant l'hiver grâce à d'importants investissements dans l'infrastructure des voies et le matériel roulant, et grâce à une planification hivernale rigoureuse avec nos clients et l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Néanmoins, l'hiver aura toujours une incidence sur le rendement du secteur ferroviaire. Quelles que soient les mesures que nous prendrons, les conditions rigoureuses de l'hiver auront toujours, pendant certaines périodes, une incidence sur la capacité du réseau et sur le service.

Je vous remercie encore une fois de l'occasion de discuter avec vous ce matin. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

● (0900)

**Le président:** Merci, madame Hardy.

Nous passons maintenant aux questions.

[Français]

Monsieur Berthold, vous avez six minutes.

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Messieurs Finn et Cory, merci beaucoup de vous être déplacés et d'être parmi nous aujourd'hui.

Bonjour, madame Hardy.

Depuis l'an dernier, beaucoup de travail a été accompli par les deux entreprises. Vous n'avez pas attendu l'adoption du projet de loi C-49 pour adopter des mesures et essayer de corriger une situation qui était très préoccupante pour les fermiers et les producteurs de grains.

Vous admettez déjà qu'il y a des défis importants cette année en raison de la récolte tardive des grains. Qu'est-ce qui fait qu'une compagnie ferroviaire va donner la priorité à un client plutôt qu'à un autre? C'est la question qu'on me pose le plus. Vous avez dit qu'il y avait une augmentation des demandes dans tous les secteurs. Qu'est-ce qui guide une compagnie ferroviaire dans sa décision de transporter des grains ou du pétrole?

M. Finn peut répondre en premier, puis ce sera au tour de Mme Hardy.

**M. Sean Finn:** Merci beaucoup d'avoir posé cette très bonne question.

D'abord, il faut comprendre que le réseau ferroviaire s'étend sur 26 000 milles dans toute l'Amérique du Nord. Il est aussi important de réaliser que c'est un réseau situé à l'extérieur.

Nous devons faire des choix tous les jours. Nous avons l'obligation de fournir à nos clients des services conformes aux normes que nous nous imposons nous-mêmes, afin que leurs marchandises arrivent sur le marché en temps opportun. Pour prendre nos décisions, nous nous demandons comment nous pouvons assurer la grande fluidité du réseau tout en servant nos clients. Ce n'est pas comme si, un bon matin, nous prenions la décision de transporter du grain cette journée-là, du charbon le lendemain et du pétrole la semaine suivante. Nous devons transporter toutes les marchandises sur une base quotidienne.

Nous devons tenir compte de certaines situations. Par exemple, s'il n'y a plus de place au port de Vancouver du fait qu'il ne décharge pas les wagons pendant qu'il pleut et que, pour des raisons logistiques, les bateaux ne sont pas encore arrivés, il arrive souvent que nous transportions le blé jusqu'à Kamloops et attendions que le bateau soit en position, avant de faire entrer nos wagons à Vancouver pour servir le client. Si nous envoyions tous les wagons de blé à Vancouver, nous risquerions de congestionner le terminal de Vancouver.

Ce sont des choix qui se font quotidiennement. La perception des gens selon laquelle nous choisissons une marchandise plutôt qu'une autre est mal fondée. Nous devons servir tous nos clients et c'est un réseau assez complexe. L'exploitation ferroviaire est un sport d'équipe. C'est aussi un sport qui devient plus difficile pendant l'hiver, mais ce n'est pas une raison pour ne pas servir nos clients.

Je vous assure que les choix se font quotidiennement par les gens de l'exploitation, afin que tous nos clients reçoivent les services auxquels ils ont droit et que leurs marchandises arrivent sur le marché. Si nous ne le faisons pas, nous nuirions à la réputation des producteurs de grains, à la réputation de l'Ouest canadien, mais, surtout, à la réputation du Canada comme pays exportateur de marchandises.

**M. Luc Berthold:** Madame Hardy, voulez-vous émettre des commentaires?

[Traduction]

**Mme Joan Hardy:** Merci.

En tant que transporteur public, nous avons évidemment l'obligation de transporter tous les produits qu'on nous demande de transporter, et le grain est un produit à haut volume très important pour nous. Le grain représente 24 % de nos recettes; c'est donc un secteur très important, mais les autres groupes de produits le sont aussi.

C'est une question d'équilibre, au quotidien. Concrètement, nous gérons les chaînes d'approvisionnement avec nos clients. Certaines chaînes d'approvisionnement ont parfois besoin de services accrus pour arriver à temps à un navire ou satisfaire aux conditions d'une vente, par exemple. Nous cherchons constamment un équilibre avec les expéditeurs que nous servons essentiellement, nous visons à offrir un service durable et équilibré pour tous les groupes de produits. Nous nous tenons évidemment courants des besoins quotidiens de nos expéditeurs afin de satisfaire à leurs exigences le plus possible.

● (0905)

[Français]

**M. Luc Berthold:** En tant que parlementaires, nous sommes parfois obligés d'intervenir dans le marché. Or ce n'est pas toujours de gaieté de coeur que nous le faisons. Je crois que votre présence ici indique que le Comité a intérêt à suivre le dossier tout au long de l'hiver. En effet, pour qu'une loi soit modifiée, il faut qu'on perçoive une inquiétude majeure dans le marché. Sans le transport, c'est-à-dire si nous ne pouvons pas exporter nos produits et avoir accès aux marchés étrangers, l'économie canadienne ne vaut rien. Vous jouez un rôle majeur à cet égard.

À votre avis, quelles conséquences sont à prévoir à la suite de la récolte tardive de cette année? À quel genre de saison peut-on s'attendre? Vous devez déjà avoir une idée là-dessus.

**M. Sean Finn:** Vous avez raison. Nous avons eu un défi particulier, cet automne. Nous nous étions engagés à placer un minimum de 5 500 wagons par semaine durant la période normale et 4 000 wagons durant la période plus difficile. La récolte est bonne, cette année, elle se situe au-dessus de la moyenne des trois dernières années, mais elle est peut-être un peu tardive, selon la région de l'Ouest canadien. C'est l'un des aspects. Ainsi, durant les mois de septembre et octobre, nous avons la capacité de livrer des wagons, mais le grain n'avait pas encore été récolté. Ce n'est la faute de personne, c'est simplement qu'il y avait de la neige au sol, notamment en Alberta. Beaucoup de commandes de wagons ont donc été annulées en septembre et octobre. La demande a maintenant repris. Des défis se posent pour l'année à venir, car la capacité qui n'a pas été utilisée en septembre et en octobre ne peut pas être transférée en décembre, janvier ou février.

**M. Luc Berthold:** Avez-vous cette capacité ou allez-vous accuser du retard du côté de l'expédition?

**M. Sean Finn:** Je précise, à titre d'exemple, que nous avons placé 7 200 wagons la semaine dernière. Cela inclut les wagons du gouvernement et les nôtres. C'est 2 000 de plus que ce que nous croyions pouvoir placer cette semaine-là. Le fait que l'hiver ait été un peu plus clément jusqu'à maintenant dans l'Ouest canadien nous a permis de nous rattraper.

La capacité est là, mais nous ne pourrons jamais récupérer celle qui a été perdue. Le défi pour nous est d'offrir un service constant.

**Le président:** Merci, monsieur Berthold.

[Traduction]

Monsieur Longfield, vous avez six minutes.

**M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.):** Merci. Je remercie les représentants des deux entreprises d'être venus faire le point.

Au début de l'année dernière, comme vous le savez, nous avons tenu une réunion d'urgence pour discuter de la situation chaotique dans laquelle nous étions. Il semble que nous avons fait des progrès, notamment sur le plan législatif, avec le projet de loi C-49.

Une partie du projet de loi C-49 portait sur la communication des données et la transparence entre les réseaux. Quelle a été l'incidence de cette mesure sur les relations entre le CN et le CP sur les plans de la transparence en matière de capacité, de la communication de données et de possibilités d'interconnexion?

**M. Michael Cory:** Je pourrais commencer, Joan.

Je pense que les deux sociétés savent qu'elles doivent travailler ensemble pour assurer le succès de la chaîne d'approvisionnement afin de transporter les grains demandés jusqu'au port, au bon moment. Quant à l'échange de données, nous communiquons chaque jour ou chaque semaine. Cela permet aux deux entreprises de connaître l'emplacement de leurs trains et le rendement de leur réseau. Nous comblons nos lacunes réciproques au besoin.

**M. Lloyd Longfield:** Très bien.

Madame Hardy.

**Mme Joan Hardy:** J'aimerais seulement dire que la collaboration est incroyable, comme Mike l'a indiqué.

Dans mon exposé, il y a une minute, j'ai parlé de la gestion des chaînes d'approvisionnement. Il existe une forte intégration entre les chaînes d'approvisionnement des sociétés céréalieres et le CN et le CP, puisque ces entreprises ont habituellement des élevateurs sur les deux réseaux. Pour chacun de nos principaux expéditeurs, nous échangeons des renseignements tous les jours pour savoir quel train du CN et du CP se déplace vers les terminaux. Nous transmettons des documents tous les jours; la collaboration est excellente.

Il en va de même pour les points d'interconnexion. Nous collaborons étroitement lorsque les trains y arrivent. Il y a donc un processus de communication des données.

Chaque semaine, le CP publie sur son site Web des renseignements sur le volume de grain transporté la semaine précédente, notamment pour notre clientèle. Je sais que le CN le fait aussi. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos clients pour la communication de renseignements sur leurs demandes et pour l'évaluation de notre service afin de connaître leur point de vue sur la qualité de service.

● (0910)

**M. Michael Cory:** L'objectif des deux sociétés ferroviaires et des entreprises d'expédition des producteurs est d'optimiser l'ensemble des ressources pour transporter le plus grand volume de grain possible jusqu'au port.

**M. Lloyd Longfield:** C'est formidable. Merci.

Madame Hardy, vous avez mentionné la traction répartie. L'an dernier, nous parlions du temps froid et du fonctionnement des composantes pneumatiques des systèmes de freinage, et de la mise en place de locomotives en milieu de train... Est-ce une nouvelle façon de procéder? Les deux compagnies ferroviaires ont-elles adopté cette pratique? Pourriez-vous nous parler de ce qui pourrait arriver si nous étions de nouveau touchés par des températures extrêmes en janvier ou en février? Est-ce une nouvelle mesure que vous mettez en oeuvre cette année?

**Mme Joan Hardy:** Ce n'est pas nouveau pour le CP; nous le faisons depuis de nombreuses années, mais nous le faisons maintenant plus fréquemment. Essentiellement, nous avons établi des critères pour l'hiver; au-delà d'un certain seuil, nous devons avoir un certain nombre de locomotives tant en milieu de train qu'en queue de train. Cela dit, nous avons recours à la traction répartie depuis longtemps.

**M. Michael Cory:** Il en va de même pour nous. Nous avons aussi des wagons équipés de compresseurs d'air. Nous avons augmenté notre parc. Ce sont des wagons couverts équipés de compresseurs d'air qu'on peut utiliser en queue de train, pour revenir au point de Joan, ou en milieu de train.

Cette année, nous avons augmenté notre parc de 33 %. Cela s'ajoute à l'acquisition de nouvelles locomotives pour la traction répartie.

**M. Lloyd Longfield:** Par rapport à l'augmentation de 33 %, nous essayons de porter nos exportations à 75 milliards de dollars, ce qui sera en grande partie tributaire de votre capacité d'apporter ces produits aux marchés. Vous avez investi, mais nous serons toujours en retard en raison de la récolte tardive. Où se situe la pénurie? Est-ce les locomotives? Il semble que vous formez beaucoup de gens.

**M. Michael Cory:** Non, je pense que c'est la capacité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. C'est lié à la vitesse de déchargement des wagons-grues aux terminaux portuaires. C'est une question de distance, lorsqu'on exclut le cycle court vers Thunder Bay, par où transitent les wagons en direction de l'est du Canada ou de destinations américaines.

**M. Lloyd Longfield:** Exactement.

**M. Michael Cory:** Il faut ajouter et créer de la capacité dans toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement. Nous estimons avoir fait le travail pour les infrastructures ferroviaires, l'effectif et les locomotives. Ce n'est pas une question de pénurie. C'est lié à la capacité réelle de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

**M. Lloyd Longfield:** Très bien.

Madame Hardy, je vois que vous avez la main levée.

**Mme Joan Hardy:** Oui, merci. Je voulais seulement faire un commentaire à ce sujet.

Concernant le commentaire sur le retard dans la chaîne d'approvisionnement du grain, je précise que dans le réseau du CP, le transport de la récolte a commencé au début de septembre. La récolte a été un peu plus tardive dans le nord, mais les volumes sont très élevés depuis la deuxième semaine de septembre. Le fait que la récolte ait été légèrement retardée ne signifie pas nécessairement que nous accusons du retard. Cela signifie que les activités de transport du grain se poursuivront plus longtemps pendant la campagne. Les marchés seront toujours là.

**M. Lloyd Longfield:** Très bien.

**Mme Joan Hardy:** Comme Mike l'a indiqué, divers facteurs ont une incidence sur la capacité, notamment la disponibilité des terminaux et les activités d'expédition et de réception. Tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement fonctionneront à plein régime pour assurer le transport du grain à mesure qu'il nous sera fourni.

**M. Lloyd Longfield:** Très bien, merci.

J'ai une brève question qui n'est peut-être pas liée à l'hiver. Elle porte sur le port en eau profonde de Churchill et sur l'occasion que cela représente. Est-il possible de répartir les expéditions tout au long de l'année au port de Churchill?

Je vois des sourires.

**M. Michael Cory:** Je pense qu'il est trop tôt. Les sociétés ferroviaires n'ont aucun rôle dans le choix des destinations. Nous recevons les commandes des expéditeurs et nous livrons les produits là où on nous le demande.

**Le président:** Monsieur Cory, monsieur Longfield, merci.

Monsieur MacGregor, vous avez six minutes.

**M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NP):** Merci beaucoup, monsieur le président.

La question s'adresse au CN. Vous avez parlé d'un investissement en immobilisations de 3,5 milliards de dollars. Sur combien d'années est-ce réparti?

**M. Michael Cory:** Un an.

**M. Alistair MacGregor:** Seulement un an? Très bien.

Étant donné la hausse anticipée de la demande pour les services ferroviaires et notre objectif de 75 milliards de dollars en exportations d'ici 2025, croyez-vous que vos projets d'accroissement des capacités permettront de réduire l'écart? Suivons-nous simplement la demande?

**M. Michael Cory:** Notre approche à l'égard des investissements est simple: nous sommes prêts à investir, comme nous l'avons démontré cette année. Nous examinons les volumes d'activité, la durée et beaucoup d'autres facteurs. Nous sommes prêts à faire les investissements nécessaires pour continuer, que ce soit pour réduire l'écart ou pour améliorer la fiabilité du service et des chaînes d'approvisionnement dont nous faisons partie. Nous continuerons en ce sens.

● (0915)

**M. Sean Finn:** J'aimerais simplement ajouter que ce que l'on ne comprend pas bien, c'est qu'au cours des 10 dernières années, ou sur une période de huit ans, il y a eu des investissements de 21 milliards de dollars, dont 3,5 milliards cette année. Je vais revenir à un chiffre très important. Pour chaque dollar gagné, 25 ¢ sont réinvestis dans l'amélioration des biens et des installations, pour assurer la sécurité et le service à la clientèle dans son ensemble.

Nous n'envisageons pas de baisse des investissements. Au cours des prochaines années, il se pourrait que ce soit un peu moins, mais 3,5 milliards est un montant record pour nous, et c'est plus que la norme dans l'industrie ferroviaire en Amérique du Nord, où la moyenne est de 16 % ou 17 %. Nous faisons un peu cavalier seul, mais nous l'avons fait parce que nous sommes conscients qu'il est important d'investir puisque le Canada veut accroître énormément ses exportations.

**M. Michael Cory:** Nous voyons les possibilités de croissance. Nous allons toujours emboîter le pas et offrir un meilleur service.

**M. Alistair MacGregor:** Les ressources humaines sont, bien sûr, un aspect important de l'accroissement des capacités. Vous avez mentionné le nombre d'employés que vous avez embauchés.

Au cours des dernières années, la fatigue des opérateurs de locomotive a été un grave problème. Je peux très bien imaginer qu'il en soit ainsi, lorsqu'ils sont sous fortes pressions pendant l'hiver pour transporter de telles quantités de marchandises, et c'est un problème récurrent. J'aimerais savoir ce que le CN et le CP ont à dire à ce sujet. Dans quelle mesure la fatigue joue-t-elle un rôle dans le retard des expéditions? Pouvez-vous nous parler des mesures que vous mettez en place pour remédier à ce problème?

**M. Michael Cory:** Joan, voulez-vous que je commence?

**Mme Joan Hardy:** Bien sûr. Allez-y, Mike.

**M. Michael Cory:** Je ne peux pas vous dire le nombre de trains ou le type de marchandises qui ont subi des retards pour cette raison. C'est toutefois un aspect de la sécurité sur lequel nous mettons beaucoup l'accent. Nous avons entrepris divers projets pilotes avec nos syndicats opérationnels, mais pas seulement des projets pilotes, nous avons aussi préparé des plans pour les horaires de travail dans les principaux terminaux pour commencer à offrir des horaires réguliers aux employés. Il est alors plus facile pour eux de se préparer et de planifier. Nous avons commencé à mettre cela en place il y a près de deux ans et nous continuons le déploiement dans tout le réseau.

Pour les deux compagnies de chemin de fer, et je parle aussi au nom du CP, la fatigue et la sécurité sont de la plus haute importance pour nous.

**M. Alistair MacGregor:** Madame Hardy.

**Mme Joan Hardy:** Oui, comme Mike vient de le mentionner, la sécurité est l'élément le plus important en ce qui concerne nos employés. Nous sommes très conscients du nombre d'heures limite qu'ils peuvent travailler.

Notre effectif total croît de 7 % année après année, si bien que nous avons plus de gens qui sont disponibles pour travailler, ce qui nous permet, bien sûr, de composer avec l'augmentation du volume par rapport aux années précédentes, mais nous mettons toujours l'accent sur la sécurité.

**M. Alistair MacGregor:** C'est bon de vous l'entendre dire.

J'aimerais également que les deux compagnies répondent à la question suivante.

Vous avez tous les deux parlé du nombre croissant de wagons privés. Quelle incidence cela a-t-il sur votre capacité de planifier l'avenir de votre réseau? Si le nombre de wagons privés est en hausse, comment faites-vous pour toujours savoir combien sont dans le réseau? Quelle incidence cela a-t-il sur votre capacité de planifier ce que vous devez construire? Vous avez parlé d'investir dans de nouveaux wagons-trémies, etc. J'aimerais que vous nous disiez tous les deux quelle est l'incidence des wagons privés dans vos divers réseaux?

**Mme Joan Hardy:** Bien sûr. Je suis heureuse de répondre à votre question.

Premièrement, nous sommes informés à l'avance de l'introduction de nouveaux wagons privés dans notre réseau. Ils n'arrivent pas à l'improviste. Nous collaborons avec les expéditeurs qui veulent intégrer leur flotte. Habituellement, lorsque les expéditeurs intègrent des wagons privés, c'est parce qu'ils ont un produit particulier à transporter, et qu'il est préférable qu'il le soit dans le même type d'équipement. Les expéditeurs peuvent donc gérer leurs propres stocks avec leur propre équipement.

Le CP continue de gérer une flotte commune pour transporter le grain, si bien que les nouveaux wagons-trémies qui seront ajoutés serviront au transport du grain de tous nos expéditeurs qui utilisent les élévateurs à grain.

Dans notre cas, les wagons privés servent principalement au transport des céréales, des produits transformés, comme les tourteaux de canola, et de l'avoine transformée.

**M. Alistair MacGregor:** Vous pouvez répondre dans les 30 secondes qui restent.

**M. Michael Cory:** Qu'il s'agisse de gaz de pétrole liquéfié ou d'autres produits chimiques, nous travaillons en étroite collaboration avec nos clients pour établir les bonnes prévisions, parce qu'il faut bâtir les bonnes infrastructures et embaucher le bon nombre d'employés.

Il ne s'agit pas d'une surprise, nécessairement. Nous travaillons très fort, toutefois, avec certains groupes de producteurs spécialisés, parce qu'ils croient avoir besoin de plus de wagons pendant l'hiver, et qu'en fait, cela perturbe le système par moment, cela ralentit le réseau, mais c'est essentiellement ce que Joan a dit. Ce n'est pas une surprise.

● (0920)

**M. Alistair MacGregor:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur MacGregor.

Merci, monsieur Cory.

[Français]

Monsieur Breton, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Pierre Breton (Shefford, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Madame Hardy, messieurs Finn et Cory, je vous remercie de votre présence aujourd'hui pour nous faire une mise à jour dans ce dossier important. Nous nous sommes vus au mois de mars dernier, je crois, au sujet de ce dossier.

J'aimerais poursuivre la discussion que vous aviez avec mon collègue M. MacGregor concernant les investissements. Je considère que c'est important, compte tenu des besoins en matière de capacité.

Quels sont les investissements les plus importants que vous avez faits? Où en sont les travaux de la dernière année? Ces investissements vous ont-ils permis d'avoir la capacité nécessaire? Vous y avez répondu en partie, mais je vous demanderais de nous donner plus de détails, parce que c'est important pour les organisations et les partenaires du Canada.

Vous pouvez répondre à tour de rôle.

**M. Sean Finn:** Je vais commencer.

Nos investissements dans le réseau sont passés de 2,7 milliards de dollars en 2017 à 3,5 milliards de dollars en 2018. C'est donc presque 800 millions de dollars de plus qui ont été investis dans le réseau, dont une bonne partie a été investie dans l'Ouest canadien, entre Winnipeg et Edmonton, là où il y avait un enjeu pour nous.

Le Plan de transport des céréales, que nous vous avons remis, comporte une mise à jour de novembre 2018. C'est le premier document à l'intérieur de la pochette. Au verso, il y a des lignes bleues. Il est indiqué qu'il y a 27 projets d'investissement, dont 21 ont déjà été complétés. Vous avez le détail pour chaque réseau.

Nous achèterons 260 locomotives au cours des deux prochaines années. De plus, nous avons engagé 1 200 nouveaux conducteurs de trains. Chose encore plus importante, sur la somme de 3,5 milliards de dollars, 400 millions de dollars ont été investis dans le réseau entre Winnipeg et Edmonton. Vous pouvez lire les détails dans le document. Sur ce réseau, nous essayons d'avoir une voie ferrée en double sur 60 milles à la fois. Cela permet d'améliorer la résilience et la redondance.

Nous croyons entrer dans l'hiver cette année en étant beaucoup mieux préparés que l'an passé. Nous ne sommes pas parfaits et nous avons encore du travail à faire, mais nous continuerons à faire des investissements non seulement pour augmenter la capacité, mais

également pour créer une résilience durant les périodes plus difficiles pour l'exportation.

Quand le port de Thunder Bay ferme au mois de décembre, nous voulons que tout le grain de l'Ouest canadien soit transporté à Vancouver ou à Prince Rupert. C'est dans ce réseau que seront faits ces investissements. Vous avez tous les détails dans le document.

Nous publions des mises à jour tous les mois pour indiquer où nous en sommes. À ce stade-ci, nous démontrons nettement que les investissements ont été faits là où il y avait des problèmes l'hiver passé.

**M. Pierre Breton:** Merci. Votre réponse a le mérite d'être très claire et de démontrer une belle transparence.

Qu'en est-il du côté du CP, madame Hardy?

[Traduction]

**Mme Joan Hardy:** Nous investissons 1,6 milliard de dollars cette année dans les immobilisations, soit une augmentation de 20 % par rapport à l'an dernier. J'ai déjà mentionné qu'un demi-milliard servira à l'achat de wagons-trémies, qui vont accroître significativement la capacité et l'efficacité du transport du grain. Cette année, nous avons également allongé 11 voies d'évitement dans l'Ouest, afin d'accroître la capacité et de permettre à de plus longs trains de se croiser. Nous avons également ajouté des voies dans trois de nos principales gares de triage dans l'Ouest, et nous avons acquis 100 locomotives entièrement remises à neuf, ce qui accroît notre capacité en locomotives de train de 20 %.

Nos investissements visent avant tout à améliorer et à accroître notre capacité, c'est certain.

[Français]

**M. Pierre Breton:** Merci, madame Hardy.

On a parlé de wagons privés, mais qu'entend-on par là? Y a-t-il une augmentation du nombre de wagons privés? Selon ce que j'ai compris, le CN est propriétaire de wagons et il en loue aussi d'autres compagnies.

Je suis peut-être en train de donner des éléments de réponse qui ne sont pas du tout corrects. Je vais donc vous laisser nous expliquer tout cela plus en détail.

**M. Sean Finn:** Le transport du grain est un peu compliqué, cela va de soi.

● (0925)

**M. Pierre Breton:** Oui, c'est assez compliqué.

**M. Sean Finn:** On nous dit parfois que c'est constitué à 10 % de protéines et à 90 % de politique.

**M. Pierre Breton:** Ha, ha!

**M. Sean Finn:** Dans ce cas-ci, c'est assez simple. Il y a une flotte de wagons qui appartient au gouvernement canadien, laquelle est partagée entre le CN et le CP. Quand nous disons placer 5 500 wagons pendant les périodes normales et 4 000 pendant les périodes difficiles, nous parlons des wagons partagés entre le CN et le CP pour nos clients.

**M. Pierre Breton:** Très bien.

**M. Sean Finn:** Par ailleurs, des clients ont commencé à acheter des wagons privés. Ils en sont propriétaires.

**M. Pierre Breton:** Ah bon.

**M. Sean Finn:** Il y a cinq ans, nous déplaçons de 30 à 40 wagons privés par semaine. La semaine passée, nous en avons déplacé entre 600 et 800. Maintenant, les compagnies qui font de l'élévation de grains sont propriétaires de wagons, et ceux-ci font partie de la flotte partagée. Cela nous permet d'avoir une flotte réservée à certains clients et de répondre directement à leurs besoins. Aujourd'hui, la flotte a une capacité beaucoup plus grande grâce à l'investissement par des compagnies de grains dans les wagons qui leur sont réservés.

[Traduction]

**M. Michael Cory:** Il s'agit de contrats commerciaux que nous signons avec nos clients, lorsqu'ils ont leur propre flotte. C'est un ajout à la flotte que nous avons.

[Français]

**M. Pierre Breton:** Ce sont donc vos locomotives et vos chemins de fer, mais vous utilisez les wagons des clients.

**M. Sean Finn:** Ce sont nos employés, nos locomotives et nos wagons ferrés. Pour le transport du blé, il y a de plus en plus de wagons privés. En ce qui concerne le transport du pétrole, la flotte appartient presque complètement aux producteurs de pétrole.

**M. Pierre Breton:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Breton.

Monsieur Peschisolido, vous avez six minutes.

[Traduction]

**M. Joe Peschisolido (Steveston—Richmond-Est, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je veux remercier M. Cory, M. Finn et Mme Hardy d'être avec nous.

J'aimerais revenir sur le point de M. Longfield au sujet de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, des divers terminaux et du mode de fonctionnement du système intégré. M. Cory a insisté sur l'importance des expéditeurs, et cela m'a intrigué. Je présume qu'ils veulent que leur grain soit transporté le plus rapidement et efficacement possible, tout comme vous. Vous avez mentionné faire votre part. Pouvez-vous nous parler un peu de l'importance des ports dans le système?

Le fait que M. Finn ait mentionné Prince Rupert m'a intrigué. J'ai été surpris d'apprendre qu'il était difficile d'expédier du grain à partir de certains terminaux à Vancouver quand il pleut. Il ne faut pas être un grand stratège pour savoir qu'il pleut souvent à Vancouver.

Pourrais-je savoir ce que vous pensez de la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble et du rôle que pourrait jouer la modernisation du système à Prince Rupert? De plus, Ridley Terminals a été mis en vente par le gouvernement. Je me demande le rôle qu'il pourrait jouer et quels seraient les liens entre Prince Rupert, Ridley et Port Metro Vancouver.

**M. Michael Cory:** Je vais commencer par préciser que le terminal de grain de Prince Rupert est séparé de Ridley. Ridley est le terminal pour le charbon et le coke.

Je ne sais pas comment répondre à votre question. Tous les acteurs dans la chaîne d'approvisionnement doivent être souples. Comme nous en avons déjà parlé, nous savons que même en ajoutant des voies, des employés et des locomotives, le transport du grain ne se fera jamais de façon parfaitement linéaire. Il faut pouvoir faire du rattrapage.

Au sujet des terminaux à Vancouver, c'est un peu la même chose. S'il pleut à verse et qu'on ne peut pas charger le grain sur les navires parce qu'on ne peut pas utiliser de bâches ou les bouches de

chargement, c'est tout le système qui est paralysé. Nous nous efforçons de travailler avec les responsables tout d'abord pour être bien certains de savoir ce qu'ils vont décharger, comment ils vont le faire, et le grain dont ils ont besoin afin que nous puissions l'acheminer et maximiser cet élément du système. La souplesse dont nous avons besoin à un endroit comme Vancouver est de pouvoir décharger les marchandises 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, sous la pluie, tout comme nous devons faire rouler les wagons quand il fait 30 degrés sous zéro et qu'il neige abondamment. Au sujet de la pluie, Joan peut vous parler des problèmes liés au passage dans les tunnels en spirale.

Ce sont là des enjeux très difficiles pour lesquels nous avons besoin de souplesse et qui aideront assurément la chaîne d'approvisionnement.

**M. Joe Peschisolido:** Madame Hardy.

**Mme Joan Hardy:** À l'automne, certains terminaux importants où nous nous rendons ont enfin commencé à fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Cela fait toute la différence. Les compagnies de chemin de fer prônent un fonctionnement 24 sur 24, 7 jours sur 7 depuis très longtemps. Dès qu'on passe une journée sans déchargement, cela crée des remous le long de la chaîne d'approvisionnement. Les trains doivent arrêter et c'est difficile de les remettre en mouvement. Presque tous les terminaux à Vancouver sont maintenant en mode 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, pas tous, mais presque.

La pluie est un problème. Jusqu'au printemps dernier, on pouvait charger les navires aux terminaux de Vancouver par temps pluvieux en procédant de deux façons. Premièrement, on pouvait effectuer le chargement par les bouches de chargement. Les ponts de certains navires en sont dotés. Elles servaient principalement à charger du ciment dans les navires, mais les expéditeurs de grain ont commencé à utiliser ces bouches pour y introduire leurs goulottes et charger les navires sous la pluie. Ils pouvaient aussi le faire à l'aide d'un système de bâches. Au printemps, les syndicats ont déclaré que... on a déclaré que c'était non sécuritaire. À l'heure actuelle, il est impossible d'effectuer un chargement dans les terminaux lorsqu'il pleut. C'est un problème, car quand la saison des pluies commence, les retards peuvent être importants.

Nous croyons savoir qu'il est possible de régler le problème et qu'il sera possible de recommencer à utiliser les bouches de chargement sous peu, mais ce n'est pas encore le cas. À l'automne, il y a eu trois ou quatre jours de pluie d'affilée à quelques reprises, et tout à coup, les wagons ne pouvaient pas être déchargés, car l'espace dans les terminaux était complètement utilisé.

Tout ce qui peut être fait pour favoriser un retour à l'utilisation de ces méthodes de chargement serait très utile.

● (0930)

**M. Joe Peschisolido:** Merci, madame Hardy.

Vous avez parlé d'un nouvel investissement de 20 %, de 1,6 milliard de dollars. Le CN a parlé également d'investissements dans les immobilisations de 3,5 milliards de dollars. J'ai quelques questions au sujet de ces chiffres. Les 3,5 milliards sont-ils de nouveaux fonds? Si ce n'est pas le cas, quelle est l'augmentation?

Dans votre témoignage, vous avez parlé principalement de deux éléments importants — les wagons-trémies et les employés qui sont formés pour s'occuper du système. Les investissements dans les immobilisations porteront-ils sur d'autres éléments importants dont vous aimeriez nous parler?

**M. Michael Cory:** Les investissements dans les immobilisations commencent pour nous par la consolidation des voies, et c'est une opération annuelle, alors ce sont les infrastructures de base. Ce sont de nouvelles voies, de nouveaux liens, du nouveau ballast, et il faut s'assurer que les ponts et les structures sont solides et sécuritaires. Chaque année, nous investissons plus d'un milliard et demi de dollars pour assurer la fluidité, la régularité et la sécurité de nos activités.

Cette année, nous avons investi principalement dans la création de capacité dans les régions où des goulots d'étranglement sont connus, ce que j'appelle le grenier à blé, entre Winnipeg et Edmonton, et entre Edmonton et Prince Rupert. Nous avons installé de nouvelles voies d'évitement et doublé les voies. De plus, nous avons investi dans les principaux terminaux à Winnipeg et Edmonton, car ils sont comme les entrées ou les sorties dans un réseau routier. C'est notre principale route et c'est là où les nouveaux wagons vont être attachés ou détachés, alors nous avons construit...

**Le président:** Merci, monsieur Cory. Je suis désolé de vous interrompre.

Merci, monsieur Peschisolido.

Monsieur Dreeshen.

**M. Earl Dreeshen (Red Deer—Mountain View, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tous nos témoins.

J'ai eu l'occasion de me rendre à l'usine Paterson à Bowden, et j'ai eu la chance de voir les voies en boucle fonctionner. Je sais que le CN en installera des similaires très bientôt près de chez moi. Les agriculteurs du centre de l'Alberta les attendent avec impatience. Il semble que cela fonctionne très bien. Le fait que les locomotives puissent rester attachées et qu'on puisse déplacer les marchandises à une vitesse extraordinaire est assurément très utile. Je sais que les investissements effectués par les compagnies céréalières et les compagnies de chemins de fer sont assurément les bienvenus.

Lors de nos discussions aujourd'hui, on a parlé de la récolte tardive et du fait que les gens sont nécessairement en retard. Le grain a parfois été prêt en août et septembre. Le problème a été que nous n'avions pas les ressources. Les expéditeurs n'avaient pas autant de grain qu'à l'habitude pour pouvoir le mélanger et l'expédier à leur guise, ce qui a compliqué les choses pour certains types de produits. Les choses vont mieux maintenant, mais il y a encore la question de savoir quand le train arrivera, et les compagnies céréalières préparent leurs équipes en espérant que le train sera au rendez-vous. Les choses ne se passent pas toujours comme prévues.

Quand on parle d'investissements dans la fabrication des wagons pour le transport du grain et dans les voies ferrées, le premier élément dont on a besoin est de l'acier. Le CN et le CP investissent des milliards de dollars, et c'est inquiétant, car on ne sait pas à quel point les barrières commerciales et tarifaires les toucheront.

J'aimerais que le CN et le CP nous donnent leur point de vue sur la question afin que nous ayons une idée des répercussions que cela aura pour chacun de vous.

● (0935)

**M. Sean Finn:** Les fournisseurs de wagons ou de voies ferrées ne nous ont pas informés de problèmes à cet égard. Ce sont des investissements importants. Quand on met en place une chaîne de montage pour fabriquer des wagons à grain à Hamilton, des wagons en acier, on produira les milliers de wagons, et si, par la suite, d'autres wagons sont nécessaires pour d'autres produits, cela peut devenir un problème. Au sujet de l'acier, il faut avoir la capacité de construire les wagons au Canada. Quand nous plaçons des

commandes comme le CN et le CP ont fait pour des wagons-trémies, des wagons à support central en A et des wagons couverts, on gruge la capacité de construire des wagons au Canada. Il se pourrait que cela devienne un problème dans l'avenir.

Les fournisseurs de wagons ou de voies ferrées ne nous ont pas informés de problèmes d'approvisionnement en acier. L'acier canadien sera utilisé au Canada, car si nous pouvons les fabriquer au Canada et expédier les produits à partir d'ici, les tarifs douaniers ne s'appliqueront pas à nous. C'est un élément très positif pour accroître la fabrication au Canada.

**M. Earl Dreeshen:** Madame Hardy, aimeriez-vous ajouter quelque chose du point de vue des locomotives?

**Mme Joan Hardy:** Oui, nous sommes très heureux d'avoir pu commander nos wagons à la National Steel Car. C'est fantastique de pouvoir les faire fabriquer au Canada. C'est un moyen très efficace de mettre les wagons en service. Il est très avantageux pour nous d'avoir un produit canadien, et nous espérons pouvoir nous procurer une bonne partie de nos 5 900 wagons au Canada.

Pour ce qui est des locomotives, nous avons refait à neuf 100 d'entre elles. Nous allons surveiller toute augmentation potentielle du prix de l'acier, car cela accroîtra le prix des composantes ou de l'équipement, mais pour l'instant, les contrats ont été signés, les prix sont fixés et tout va bien.

**M. Earl Dreeshen:** Merci.

L'autre point dont il a été question plus tôt concerne l'incidence de la pluie sur le chargement du grain sur la côte Ouest. Encore une fois, la procédure semblait logique. Si vous utilisez les bouches de chargement existantes, vous pourrez certainement charger la majorité du grain ou décharger les wagons.

Je comprends la question de bâchage, mais ce que je n'arrive pas à saisir — et j'en ai pris note tout à l'heure —, c'est ceci: en ce qui concerne les démarches visant à trouver une solution pour venir à bout de ce goulot d'étranglement, le problème est-il lié au fait que vous ne voulez pas que les grains soient mouillés, ou s'agit-il plutôt d'une préoccupation concernant le personnel? Quand le syndicat examine la question, évidemment, il s'occupe de l'intérêt du personnel, et non du produit. C'est là une autre paire de manches.

Quelles sont les préoccupations? Qu'est-ce qui est envisagé? Y a-t-il une solution, ou les employés se contentent-ils de dire qu'ils ne vont pas travailler sous la pluie?

**Mme Joan Hardy:** Chose certaine, la préoccupation a été soulevée pour des motifs de sécurité. Les débardeurs estimaient que ce n'était pas une manoeuvre sécuritaire.

D'après ce que je crois comprendre, on a mis au point un nouveau système en utilisant des rambardes autour des bouches de chargement, et sachez que la formation à cet égard est en cours. Une fois que le tout sera en place, pour autant que nous sachions — et, à vrai dire, ce sont les responsables des terminaux céréalières qui devraient vous fournir plus de détails à ce sujet —, les travailleurs pourront utiliser les bouches de chargement.

Manifestement, la raison pour laquelle on ne peut pas effectuer de chargement par temps pluvieux, sans aucune forme de protection, c'est que cela pourrait endommager le produit, comme vous l'avez dit. Voilà les deux seuls...

**Le président:** Merci, madame Hardy.

Merci, monsieur Dreeshen.

[Français]

Monsieur Drouin, vous avez six minutes.

[Traduction]

**M. Francis Drouin (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.):** Bonjour.

Je remercie les témoins de leur présence.

J'ai du mal à comprendre le problème de la pluie. Ce n'est pas comme si nous nous étions mis à expédier des céréales il y a seulement un an ou deux. Nous faisons cela depuis des décennies. N'y a-t-il donc eu aucune innovation pour en assurer le transfert des wagons aux bateaux au cours des décennies...?

Je vais poser la question à vous tous à titre d'intervenants. Qui est responsable de cette situation? Je n'en reviens tout simplement pas que personne n'ait trouvé de solution acceptable pour les travailleurs et, au bout du compte, pour les clients — car, au final, s'ils ne reçoivent pas leur grain à temps, alors, comme M. Finn l'a dit, le Canada ne fait pas bonne figure. Je me demande si on s'efforce actuellement de trouver une solution.

Commençons par vous, madame Hardy.

**Mme Joan Hardy:** Permettez-moi d'expliquer la situation.

Le grain, une fois arrivé au port, est transféré des wagons aux silos terminaux. Le chargement à bord des bateaux ne relève pas vraiment des compagnies ferroviaires. C'est un problème qui survient dans les terminaux. Je ne fais que l'expliquer parce que c'est quelque chose qui peut toucher les chaînes d'approvisionnement.

Il y avait, jusqu'au printemps dernier, une solution qui permettait d'effectuer le chargement par temps pluvieux. Si je ne me trompe pas, c'est vers le mois de mars que les syndicats des débardeurs à Vancouver ont déclaré que ce n'était pas une pratique sécuritaire. La B.C. Maritime Employers Association s'occupe de cette question, en collaboration avec les sections locales de l'ILWU.

• (0940)

**M. Francis Drouin:** Cela a aussi des répercussions sur vos activités, n'est-ce pas? J'ai peine à croire que personne ne se soit réuni pour parler des conséquences de la pluie et pour essayer de trouver une solution.

**M. Michael Cory:** C'est ce que nous faisons depuis de nombreuses années.

Pour en revenir au point soulevé par Joan, c'est quelque chose de relativement nouveau. Ce qui se passe, c'est que les céréales sont déchargées et séparées dans les divers compartiments de l'élévateur, qui devient alors plein. L'élévateur reste rempli si on ne peut pas le charger sur le bateau.

C'est là que nous intervenons: lorsque les wagons demeurent immobiles.

**M. Francis Drouin:** Oui, c'est bien cela. Toutefois, pour ce qui est de transférer les grains de l'élévateur au bateau, personne n'a trouvé de solution acceptable depuis des décennies. Je n'arrive pas à croire que nous en parlions aujourd'hui.

**M. Michael Cory:** La situation s'est tout de même améliorée. Je le répète, nous sommes des transporteurs ferroviaires.

**M. Francis Drouin:** Je sais. Ce n'est pas de votre faute. Peut-être que nous devrions inviter les administrations portuaires...

**M. Michael Cory:** Nous faisons partie de la chaîne d'approvisionnement. Ce n'est pas que les gens n'y ont pas travaillé, n'y ont pas collaboré ou n'y ont pas apporté des améliorations. C'est simplement qu'une situation récente est venue bloquer le tout à nouveau.

[Français]

**M. Francis Drouin:** Monsieur Finn, vous avez dit que votre entreprise voulait avoir plus de trains et de wagons-trémies. Vous voulez acheter 1 000 wagons-trémies, n'est-ce pas?

**M. Sean Finn:** Oui, c'est cela.

**M. Francis Drouin:** Vous en avez déjà 11 500.

**M. Sean Finn:** Oui.

**M. Francis Drouin:** Ces 1 000 wagons-trémies s'ajouteront-ils aux 11 500 que vous avez déjà ou viendront-ils remplacer ceux qui sont vieillissants?

**M. Sean Finn:** Au cours des prochaines années, il y aura trois sortes de wagons pour transporter le blé sur le réseau du CN. Tout d'abord, il y a la flotte de wagons qui sont la propriété du gouvernement du Canada et qui existent depuis plus de 30 ans. Ensuite, nous avons une flotte de plus en plus grande de wagons qui provient des expéditeurs. Enfin, le CN a sa propre flotte, qui est composée de 1 000 wagons pour le transport du blé. Toutes ces flottes mises ensemble nous permettent de servir nos clients.

Au CN, cela ne fait pas de doute qu'il faut une flotte plus grande, parce que les récoltes sont de plus en plus grandes. Voici quel est l'enjeu. Quand les wagons chargés arrivent à Vancouver, ils sont déchargés dans l'élévateur, mais l'élévateur n'est pas déchargé dans le bateau. Cela prend plus de capacité dans les Prairies pour charger de nouveau les wagons. Ce qui est important, dans l'approvisionnement, c'est le cycle des wagons. Plus les wagons qui partent de l'Ouest canadien en direction de Vancouver, de Prince Rupert ou de Thunder Bay sont déchargés rapidement, plus ils peuvent retourner rapidement dans les Prairies pour être chargés une deuxième fois. Il est donc important d'avoir une flotte assez grosse pour pouvoir répondre à une plus grande demande.

**M. Francis Drouin:** Ma prochaine question porte sur la prédictibilité. On nous a souvent raconté qu'on avait fait une commande de sept wagons, par exemple, mais que seulement quatre wagons avaient été livrés.

Comment peut-on travailler avec la clientèle pour prédire le nombre de wagons qui pourront être livrés?

**M. Sean Finn:** D'abord, quand le port de Thunder Bay ferme, au mois décembre, il n'y a pas de doute que la totalité du grain de l'Ouest doit alors être transporté soit à Vancouver, soit à Prince Rupert. C'est le défi auquel nous faisons face.

Deuxièmement, en ce qui concerne la capacité de la chaîne d'approvisionnement, nous avons estimé que le nombre de wagons pouvant être transportés par le CN était de 5 500 durant les périodes normales et de 4 000 durant les pires semaines de l'hiver. Pour nous, le défi tient au fait qu'il y a beaucoup plus de demande que de wagons. La semaine dernière, par exemple, on nous en a demandé 8 000, mais nous en avons livré 7 200. Dans ce cas, de toute évidence, la demande était supérieure au nombre de wagons disponibles. Autrement dit, la demande était plus élevée que la capacité du réseau. C'est dû, entre autres, au fait que c'est très cyclique. D'une semaine à l'autre, le nombre de wagons qui seront commandés pour le grain peut varier. Nous devons gérer cela et faire en sorte que des wagons soient alloués à tous, de façon à ce qu'ils puissent vider leurs élévateurs et transporter leur marchandise.

Pour répondre à votre question, je dirai que notre plus grand défi est de gérer la situation lorsqu'il y a plus de demande que de wagons disponibles dans le réseau du CN et du CP. Lorsque nous connaissons une semaine difficile, nous devons rattraper le retard le plus vite possible. Or, il est impossible de répartir sur 50 semaines un retard hebdomadaire de 7 000 wagons et de disposer d'assez de wagons pour déplacer le grain. L'enjeu, pour nous, est d'estimer les besoins, de déterminer où se situe le grain et de le déplacer rapidement, de sorte que la chaîne d'approvisionnement soit aussi efficace que possible.

**M. Francis Drouin:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Drouin.

Voilà qui termine notre tour de table.

Je vous remercie, monsieur Finn, monsieur Cory et madame Hardy.

[Traduction]

Il est évident que vous avez pris beaucoup de mesures et que vous continuez d'améliorer votre efficacité afin d'acheminer les produits jusqu'aux ports. La question de la pluie semble avoir occupé l'esprit de tout le monde, et on se demande comment il se fait que nous ne puissions pas régler le problème, mais c'est à l'autre bout de la chaîne d'expédition.

Merci beaucoup.

Nous allons faire une pause de quelques minutes, avant de reprendre la séance. Merci.

• (0940)

(Pause)

• (0945)

**Le président:** Bienvenue à notre deuxième heure.

Pour cette partie de la séance, nous recevons M. Steve Pratte, gestionnaire responsable des politiques, Association canadienne des producteurs de canola. Nous accueillons également David Bishop, membre du comité exécutif, Conseil d'administration, Producteurs de grains du Canada.

Soyez les bienvenus à notre comité. Vous avez chacun sept minutes pour faire une déclaration liminaire.

Monsieur Pratte, aimeriez-vous commencer?

• (0950)

**M. Steve Pratte (gestionnaire responsable des politiques, Association canadienne des producteurs de canola):** Bonjour, monsieur le président, distingués membres du Comité. Je m'appelle Steve Pratte, et je suis le gestionnaire responsable des politiques de l'Association canadienne des producteurs de canola.

Je vous remercie de nous avoir invités ici ce matin pour discuter de notre perspective sur le transport du grain cette année. L'Association canadienne des producteurs de canola est une association nationale régie par un conseil d'administration formé d'agriculteurs. Elle représente les 43 000 producteurs de canola du Canada, de l'ouest de l'Ontario jusqu'en Colombie-Britannique. Comme les députés le savent, les producteurs de grains comptent beaucoup sur les services de transport pour acheminer leurs produits vers les clients à l'échelle du continent et vers les installations terminales en vue d'une exportation à destination des clients internationaux.

En ce qui concerne le canola, les agriculteurs canadiens cultivent un produit qui a vraiment une portée mondiale. Nous sommes le plus grand exportateur mondial de cet oléagineux très prisé et, au cours de n'importe quelle année, plus de 90 % du canola canadien — que ce

soit sous forme de semences non traitées ou de produits transformés, comme l'huile ou la farine de canola — est destiné aux marchés d'exportation dans plus de 50 pays. En 2007, le secteur a enregistré des ventes de 11,4 milliards de dollars.

En ce qui a trait plus précisément au transport du grain durant la campagne agricole de 2018-2019, nous sommes très satisfaits du récent rendement global de la chaîne d'approvisionnement du grain. Comme nous l'avons entendu ce matin, à la lumière de diverses mesures, le rendement ferroviaire dans le secteur des grains a été très solide, non seulement du point de vue du volume total transporté au cours des 16 premières semaines de la campagne agricole, mais également selon les divers paramètres du rendement hebdomadaire, comme le nombre de wagons-trémies fournis par rapport à la demande des expéditeurs.

Comme c'est le cas pour tout réseau complexe, le rendement global peut masquer des problèmes particuliers qui, dans la chaîne d'approvisionnement du grain, surviennent au premier et dernier kilomètres du trajet et qui sont très souvent propres à l'emplacement ou à l'installation. Même si les agriculteurs ont surmonté une période de récolte céréalière difficile et tardive dans de nombreuses régions de l'Ouest canadien, le rendement du réseau total a appuyé la circulation relativement libre du grain que les agriculteurs ont pu livrer aux silos de collecte et aux installations de transformation intérieures, en plus de soutenir l'exportation des produits à l'échelle continentale et internationale.

C'est une bonne nouvelle, tout compte fait. Jusqu'ici, la chaîne d'approvisionnement du grain a été relativement fluide. Il faut reconnaître et saluer le rendement des compagnies ferroviaires quant au service qu'elles ont offert aux expéditeurs, sachant qu'elles assurent un lien crucial entre les éleveurs et les terminaux.

Cela dit, dans l'Ouest canadien, nous entrons maintenant dans la période annuelle de la baisse des températures, ce qui apportera son lot de difficultés et de complexités opérationnelles, en particulier, comme nous l'avons entendu ce matin encore, pour les compagnies ferroviaires. Nous encourageons tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement à continuer de travailler ensemble pour atténuer les risques touchant la chaîne d'approvisionnement et pour régler rapidement les problèmes qui se pointent à l'horizon.

À cette fin, il vaut la peine de mentionner très brièvement quelques-uns des premiers effets des récentes modifications apportées au cadre législatif régissant le transport ferroviaire au Canada, effets qui touchent directement et indirectement l'exploitation ferroviaire hivernale.

Premièrement, le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, contenait une nouvelle disposition visant à améliorer la communication annuelle et la coordination des intervenants du secteur des grains: la publication annuelle du rapport sur le transport des céréales, publié le 1<sup>er</sup> août, et du rapport d'exploitation hivernale, publié le 1<sup>er</sup> octobre. Les compagnies ferroviaires se sont vu accorder une certaine latitude pour la préparation de ces rapports, et elles ont interagi avec les expéditeurs et les intervenants pour l'élaboration de leurs publications inaugurales. Le secteur des grains est d'avis que ces rapports constituent un bon départ, mais qu'ils pourraient être encore améliorés à l'avenir.

Grâce à ce processus et à d'autres mesures prises par les entreprises, les compagnies ferroviaires ont certainement augmenté le degré de communication et d'échange d'information avec le secteur des grains en général, par rapport à il y a cinq ans. Je leur lève mon chapeau.

Bon an mal an, il y aura assurément des problèmes précis ou localisés, comme d'importantes interruptions du service, et cela entraînera parfois des effets secondaires qui toucheront une zone géographique plus vaste et qui se répercuteront plus en profondeur sur la chaîne d'approvisionnement, créant essentiellement des arriérés. Heureusement, cela ne s'est pas produit jusqu'à maintenant, et nous espérons être épargnés cette année aussi.

L'effet réel de ces arriérés, c'est qu'ils nuisent à la capacité des agriculteurs de satisfaire aux obligations contractuelles existantes envers leurs acheteurs de grains ou à leur capacité de vendre leurs produits sur des marchés prometteurs en vue de recevoir les fonds nécessaires pour soutenir leurs entreprises et, au bout du compte, subvenir aux besoins de leur famille. En bref, comme les membres du Comité le savent, si le grain n'est pas livré, les agriculteurs ne se font pas payer.

Dans l'éventualité d'une interruption, nous espérons que l'ensemble des mesures communiquées au gouvernement et aux intervenants dans le cadre du plan d'exploitation hivernale des compagnies ferroviaires suffiront pour rétablir les activités normales dans les plus brefs délais.

Deuxièmement, le projet de loi C-49 semble avoir traité efficacement la question stratégique du parc de wagons-trémies vieillissants. En modifiant plusieurs détails dans la formule de calcul du revenu admissible maximal, le projet de loi a eu l'effet escompté : amener les deux transporteurs ferroviaires à investir dans la nouvelle génération de wagons-trémies, comme en témoignent les annonces faites par les deux compagnies immédiatement après la sanction royale du projet de loi.

Il convient de noter, toutefois, que les agriculteurs finissent par payer pour cet investissement des compagnies ferroviaires en raison de la structure du revenu admissible maximal, mais il s'agit d'un investissement essentiel qui s'impose pour moderniser le matériel roulant. À mesure que les compagnies ferroviaires commenceront à prendre possession des wagons-trémies dans les mois à venir et que le renouveau du parc se poursuivra au cours des prochaines années, nous nous attendons à des gains d'efficacité importants dans notre chaîne d'approvisionnement, sachant que le tout sera accompagné d'une réduction du cycle de rotation et de nouvelles configurations de trains, essentiellement pour permettre au réseau de transporter plus avec moins.

• (0955)

Bien que l'incidence sur le transport du grain cet hiver puisse être négligeable, nous en ressentirons des effets favorables et positifs à l'avenir, car les wagons ont une durée de vie de 50 ans, et cela aura des répercussions positives pendant littéralement plus d'une génération.

Enfin, le Canada a un programme commercial très ambitieux grâce aux récents accords commerciaux, et le secteur agricole joue un rôle de premier plan. Le secteur canadien du canola et celui plus général de l'agroalimentaire se concentrent sur une croissance soutenue à long terme, et il s'agit d'un facteur qui contribuera à court terme à propulser l'économie canadienne.

Dans le récent rapport de la table de stratégies économiques, le secteur agroalimentaire s'est vu attribuer un objectif ambitieux de 85 milliards de dollars en exportations annuelles d'ici 2025. Le service offert par les deux grandes compagnies ferroviaires jouera un rôle crucial pour ce qui est d'aider le secteur à atteindre cet objectif, et il en va de même pour le port de Vancouver.

L'Association encourage donc les députés à examiner les graves problèmes d'infrastructure qui affligent le port de Vancouver et à

déterminer le rôle que pourrait jouer le gouvernement, que ce soit en matière de politiques, de programmes ou d'investissements. Il est temps de veiller à ce qu'une capacité à long terme soit en place pour soutenir cette activité économique nationale, et cela pourrait nécessiter des approches audacieuses sur le plan de la réglementation et de l'investissement. Il faudrait, en particulier, étudier et régler les questions liées au dernier kilomètre essentiel de la chaîne d'approvisionnement du grain dans le port de Vancouver.

Pour terminer, cette année, nous entamons la saison hivernale avec optimisme, tout en étant réalistes au sujet de la capacité des compagnies ferroviaires de maintenir le service offert au secteur des grains et, de façon plus générale, à tous les expéditeurs de marchandises.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion d'être ici ce matin.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Pratte.

Monsieur Bishop, vous avez jusqu'à sept minutes.

**M. David Bishop (membre du comité exécutif, Conseil d'administration, Producteurs de grains du Canada):** Bonjour, et merci de m'avoir invité à parler de cette question importante. Je suis heureux d'être ici au nom de Producteurs de grains du Canada, une association qui représente 65 000 producteurs de grains d'un océan à l'autre.

Je m'appelle David Bishop, et ma femme, Mary, et moi exploitons une ferme à Barons, en Alberta. Nous produisons des céréales, des oléagineux et des légumineuses sur 3 500 acres, dont 640 acres aux fins d'irrigation. Les racines agricoles de ma famille au Canada remontent à 1910, et j'ai commencé à pratiquer l'agriculture avec les parents de Mary en 1986. À l'heure actuelle, je suis également vice-président d'Alberta Barley, et j'ai déjà été président d'Alberta Seed Processors. Je suis fier de ma participation à des organisations de producteurs et j'estime qu'il est important que les agriculteurs viennent à Ottawa pour vous parler directement de ces problèmes.

J'aimerais commencer par remercier le Comité du travail qu'il fait et qu'il continue de faire dans le dossier des transports. En effet, les transports constituent une question importante pour les agriculteurs de tout le pays, et vos séances antérieures, y compris la séance spéciale que vous avez tenue en mars, ont permis de faire la lumière sur les défis auxquels nous avons fait face et de veiller à ce que les bonnes solutions soient mises en place.

Comme les membres du Comité le savent, les producteurs de grains des Prairies dépendent presque entièrement du réseau de transport ferroviaire pour acheminer en temps opportun leurs produits vers les marchés. La triste réalité, c'est que le piètre rendement du service ferroviaire a empêché cela à des intervalles réguliers, presque tous les cinq ans. J'espère que les mesures prises au cours de la dernière année aideront à briser le cycle vicieux qui a laissé les agriculteurs dans une situation critique puisqu'ils étaient incapables d'expédier leur grain. Comme vous le savez, nous ne sommes pas payés lorsque nous ne livrons pas notre grain.

Même si mon grain est acheminé comme il se doit à l'heure actuelle, la récolte tardive signifie que cette année n'a pas été de tout repos. J'ai connu un retard de cinq semaines et une réduction de la qualité du grain en raison des mauvaises conditions météorologiques, et je vais maintenant compter sur un service fiable pour expédier ce que j'ai pu récolter.

L'adoption du projet de loi C-49 est une grande réussite pour le secteur du transport ferroviaire au Canada. Le projet de loi instaure des mesures que nous réclamons depuis longtemps et il rééquilibre l'environnement concurrentiel. J'ai bien aimé les observations faites par les représentants du CN et du CP durant la première heure de la réunion et je tiens à souligner que les deux compagnies de chemin de fer ont fait des démarches auprès de notre groupe, Producteurs de grains du Canada, et d'autres groupes pour nouer des relations solides. Un tel effort m'a donné de l'espoir pour l'avenir, et je me réjouis à la perspective de poursuivre cette relation.

Nous sommes également ravis des investissements dans la nouvelle infrastructure, notamment la commande de nouveaux wagons-trémies par le CN et le CP. Ces investissements essentiels indiquent clairement que le projet de loi a permis de garantir le rendement du capital investi, chose dont l'industrie a besoin. L'infrastructure s'est détériorée pendant de longues années, et il faudra une importante injection de fonds pour veiller à ce que le système ferroviaire puisse répondre aux besoins de l'industrie à mesure que nous poursuivons notre croissance et que nous nous employons à atteindre les objectifs du gouvernement en matière d'exportations. Nous espérons voir beaucoup d'autres annonces de ce genre à l'avenir.

J'aimerais prendre quelques instants pour parler des rapports qui ont été publiés par les deux compagnies ferroviaires. Les nouveaux rapports sur le transport des céréales et l'exploitation hivernale sont des pas dans la bonne direction. Ces rapports se sont accompagnés d'une collaboration accrue entre le gouvernement, les compagnies ferroviaires et la chaîne de valeur du secteur des grains, ce qui est prometteur. Toutefois, des améliorations s'imposent pour que les producteurs de grains aient la certitude que le projet de loi C-49 assurera une transparence et une collaboration efficace.

Un des défauts importants des plans qui ont été publiés, c'est que les compagnies ferroviaires ne s'engagent qu'à respecter des cibles ou des niveaux de mouvement maximal. Il n'y a aucune mention des quantités minimales et, à ce titre, les compagnies ferroviaires pourraient transporter considérablement moins de grains, mais continuer de déclarer avoir obtenu de bons résultats. Les producteurs de grains ont besoin de détails de la part des compagnies ferroviaires sur les minimums prévus, et cette information doit être ventilée par corridor.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, les producteurs de grains accueillent d'un oeil favorable les investissements importants effectués par les compagnies ferroviaires dans les nouveaux wagons-trémies de grande capacité. Cependant, leurs plans continuent d'établir des cibles de mouvement en fonction de moyennes historiques. Étant donné la croissance continue qui est prévue dans le secteur des grains, les rapports offrent peu d'éléments de preuve sur la façon dont les compagnies ferroviaires entendent répondre à cette demande accrue. Il convient aussi de signaler que même si les rapports publiés à ce jour parlent de l'incertitude apparente dans la chaîne d'approvisionnement, ce qui est certain, c'est que les producteurs de grains ont besoin des expéditeurs et des compagnies ferroviaires pour transporter le plus de grain possible entre octobre et mars lorsque la demande de grain canadien est à son comble. C'est essentiel pour appuyer la rentabilité des exploitations agricoles.

Ces cinq dernières années, il est devenu de plus en plus évident que nous avons besoin d'une surveillance et d'un engagement continus de la part de votre comité, du gouvernement et de l'Office des transports du Canada pour demander des comptes à tous les membres de la chaîne d'approvisionnement afin d'offrir aux producteurs de grains le service de transport ferroviaire de

merchandises dont ils ont besoin. Il demeure essentiel que le gouvernement continue de surveiller de près le rendement des compagnies ferroviaires et qu'il soit prêt à appliquer les nouveaux règlements, au besoin.

Il nous reste à peine 15 semaines avant le début de la nouvelle campagne agricole, et nous commençons tout juste à entrer dans la période critique qui se caractérise habituellement par une diminution du rendement, le cas échéant. À la même époque, l'an dernier, mon industrie essayait de sonner l'alarme au sujet de ce qui allait devenir un grave retard dans l'expédition du grain. Hélas, ces avertissements sont tombés dans l'oreille de sourds, et ces choses sont trop importantes pour qu'elles soient laissées au hasard.

• (1000)

Comme le disent les agriculteurs, l'hiver revient chaque année. L'avenir nous dira si les plans présentés par les compagnies ferroviaires seront à la hauteur du défi que présente le transport du grain des Prairies jusqu'aux ports. D'après ce que j'entends dire, le tout se déroule assez bien, ce qui est une bonne nouvelle, mais encore faut-il que cela dure.

Merci de m'avoir donné la parole. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bishop.

Nous passons maintenant aux questions.

[Français]

Monsieur Berthold, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Luc Berthold:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Messieurs Pratte et Bishop, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Comme je l'ai mentionné aux représentants des compagnies ferroviaires précédemment, c'est toujours inquiétant ou anormal que les parlementaires doivent s'impliquer dans des relations privées entre entreprises. En raison de circonstances particulières, nous avons dû intervenir de nouveau dans ce dossier.

Vous avez dit qu'il y avait depuis cinq ans des problèmes avec l'industrie pour exporter vos grains sur les marchés.

Dans chacune de vos associations, avez-vous fait des analyses pour déterminer ce que ces retards ont pu coûter aux producteurs de grains? Comment vivez-vous les problèmes de transport ferroviaire?

[Traduction]

**M. David Bishop:** Il serait difficile de quantifier le coût exact. Chaque ferme est différente et, pour la plupart d'entre nous, les livraisons se font à différentes périodes, selon le moment où nous commercialisons notre grain.

Si le grain ne circule pas, nous ne pouvons pas payer nos factures, auquel cas nous devons recourir aux prêts-relais pour obtenir des résultats, et c'est là que se fait sentir l'effet le plus marquant. Notre secteur agricole est très sensible aux liquidités. Pour les agriculteurs, le flux de trésorerie est roi, et si nous ne livrons pas notre produit, nous n'avons pas de liquidités. C'est un gros problème. Nous sommes encouragés par le dialogue qui s'est établi, je crois, d'un bout à l'autre de la chaîne, avec les sociétés céréalières, les producteurs de grain, les expéditeurs et même, dans une certaine mesure, les ports, dont on n'entend pas vraiment parler... Nous devons tous nous parler pour que cela fonctionne. C'est pourquoi j'ai dit que nous sommes encouragés par le dialogue que nous entretenons avec les compagnies ferroviaires. Il s'agit d'une première. Cela ne s'est jamais fait auparavant.

On dirait presque que les problèmes d'expédition surgissent tous les cinq ans. Il y en a eu un l'année dernière, et nous avons été aux prises avec un autre gros problème d'expédition il y a cinq ans. J'ai trouvé encourageant de vous entendre parler des ports. Je suis arrivé un peu en retard, alors je n'ai pas tout entendu. Les ports doivent également être améliorés. Il peut s'avérer particulièrement difficile d'acheminer le grain ou n'importe quel autre produit à Vancouver.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Pratte?

[Traduction]

**M. Steve Pratte:** Pour répondre à votre question sur la quantification des retards, c'est très difficile. Comme vous pouvez le comprendre, le secteur compte 50 000 acteurs économiques indépendants. Bon an mal an, il se produit souvent un décalage. On pourrait avoir un contrat pour telle ou telle date, mais c'est repoussé de quatre ou cinq semaines au cours d'une année donnée, ne serait-ce que pour jumeler le produit et l'intégrer dans la chaîne d'approvisionnement.

Il faut simplement garder à l'esprit que les répercussions ont une portée très large. Toute quantification que vous pourriez voir dans des travaux de recherche universitaires ou peut-être dans la presse, je crois, devrait être traitée, au mieux, comme une sorte d'estimation générale.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Je pose cette question parce que c'est important. On demande aux transporteurs de faire preuve de beaucoup de transparence, mais il est important aussi de connaître les répercussions financières réelles sur les producteurs. On en demande beaucoup à tous les partenaires de la chaîne d'expédition. Si, un jour, vous pouviez avoir ces chiffres, ce serait très utile pour l'ensemble des partenaires.

Plus tôt, on a dit qu'en raison de la récolte tardive, il y aurait probablement encore des problèmes cette année. Êtes-vous satisfaits de la réponse que nous ont donnée les représentants des deux compagnies ferroviaires ce matin au sujet de l'année qui s'en vient?

• (1005)

[Traduction]

**M. Steve Pratte:** Oui, bien sûr. Là encore, comme pour la question sur la quantification, en ce qui concerne la récolte tardive et, je le répète, la vaste étendue géographique de l'Ouest canadien, il y a certainement eu de graves problèmes dans certaines régions, et certains agriculteurs se préparaient à un résultat désastreux, mais ce n'est pas ce qui s'est produit. Dans d'autres régions, tout s'est déroulé de façon relativement normale, comme dans le sud du Manitoba par rapport au nord de l'Alberta.

Suis-je satisfait de ce que j'ai entendu ce matin de la part des représentants des compagnies ferroviaires? C'est une réponse satisfaisante et une bonne description du problème. Nous aurions pu avoir une tout autre conversation si cette réunion avait eu lieu il y a un mois. Dieu merci, la météo a accordé aux agriculteurs de l'Ouest un répit d'environ trois semaines, période durant laquelle ils ont pu récolter 99 % des cultures en suspens. Je ne veux pas minimiser la situation, mais le scénario inquiétant que nous redoutions ne s'est pas concrétisé.

**M. David Bishop:** J'abonde un peu dans le même sens. Voilà qui est très bien dit, mais en ce qui a trait aux répercussions, j'ai parlé de corridors. Pour ma part, j'ai de la chance parce que je me trouve dans

un corridor où le service est rapide, ce qui signifie que mon grain sera expédié plus rapidement en cas d'incident. Toutefois, il y a beaucoup d'autres régions dans l'Ouest canadien, surtout dans le Nord, où les gens sont les derniers à recevoir le service.

C'est pourquoi j'ai mentionné que nous devons connaître les quantités minimales pour chaque corridor parce qu'il n'y a pas qu'une seule ligne. Des lignes secondaires viennent se greffer à la voie principale, et c'est là que les arriérés commenceront à s'accumuler en premier.

Bref, je dirais que nous sommes satisfaits. Nous trouvons encourageants les propos des compagnies ferroviaires relativement aux mesures qu'elles prennent dans le cadre de leur plan. Je ne peux pas dire grand-chose de négatif à ce sujet.

Le seul bémol, à mon avis, c'est que le service fonctionne à environ 80 %, ce qui est acceptable, mais je vais utiliser l'analogie du transport en commun: à quel point seriez-vous satisfaits si le service n'était disponible que 80 % du temps? Je n'utiliserai pas l'exemple de Phénix, mais je pourrais tenter le coup. Disons que peut-être 80 % des gens ne reçoivent pas leur paie, alors que d'autres la reçoivent. Je m'en tiendrai à cette analogie.

Par ailleurs, si nous accusons des retards, cela ne touche pas seulement les agriculteurs et les retombées économiques. Cela touche l'ensemble des collectivités rurales parce que si les agriculteurs n'ont pas d'argent, ils ne dépensent pas dans leur collectivité et, par conséquent, les entreprises locales en souffrent.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Bishop.

[Français]

Merci, monsieur Berthold.

Monsieur Drouin, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Francis Drouin:** Merci, monsieur le président. Je partagerai mon temps de parole avec M. Longfield. Après tout, aujourd'hui, c'est « mardi je donne ».

Messieurs Bishop et Pratte, merci de venir témoigner devant notre comité. Vous avez parlé de l'importance de la collaboration. Vous êtes arrivé en retard, mais j'étais étonné d'apprendre que la pluie peut empêcher l'acheminement du grain vers les marchés. Moi qui ai 35 ans, j'ai peine à croire que nous n'ayons pas trouvé de solution parce que le transport du grain ne repose pas sur une nouvelle technologie. Ce n'est pas un nouveau facteur. Les wagons et les ports ne datent pas d'hier.

Étiez-vous au courant de ce problème?

**M. David Bishop:** Oui, nous en avons entendu parler. C'est pourquoi j'ai dit qu'il faut mobiliser tous les intervenants de la chaîne. Il ne s'agit pas seulement des compagnies ferroviaires. Il y a aussi les ports.

**M. Francis Drouin:** Je suis tout à fait d'accord.

**M. David Bishop:** Il y a les terminaux.

Un autre problème que j'entrevois, c'est la capacité des chemins de fer. Nous assistons à la construction d'un autre terminal de « 800 millions de tonnes par année » au port de Vancouver. Partout dans les Prairies, on construit des terminaux intérieurs afin d'alimenter ces 800 millions de tonnes. Or, la capacité ferroviaire a presque atteint sa limite.

J'aime ce que j'entends de la part des compagnies ferroviaires au sujet de leurs investissements dans les infrastructures, mais ce travail aurait probablement dû commencer il y a 10 ans ou plus, car à mon avis — et j'espère que je me trompe là-dessus —, nous allons nous retrouver dans une situation où les voies ferrées auront atteint leur capacité maximale, si bien que notre rendement se limitera à ce que nous pouvons expédier.

Cela ne s'applique pas seulement aux céréales, mais bien à toutes les marchandises expédiées par train. Si la capacité fait défaut, alors vous ne pouvez pas expédier votre produit.

**M. Francis Drouin:** Ce matin, j'ai entendu des propos positifs ou peut-être une nouvelle vision de la part des compagnies ferroviaires, qui reconnaissent que cela a une incidence sur le Canada. Selon moi, il est important que nous le disions parce qu'autrement, nos clients à l'étranger n'achèteront plus nos produits si nous ne pouvons pas les expédier et les livrer à temps.

Sur ce, je tiens à vous remercier de votre présence.

Monsieur Longfield, c'est à vous.

**M. Lloyd Longfield:** Merci, et c'est effectivement « mardi je donne ». Je dois penser à une façon de vous rendre la pareille.

Le projet de loi C-49 a introduit l'idée de sanctions réciproques; ainsi, lorsqu'il y a une hausse marquée de la demande et que les élévateurs à grain n'ont pas accès aux wagons, des sanctions s'imposent. Il me semble que l'application d'une sanction réciproque devrait être suivie d'une enquête sur les causes profondes pour essayer de comprendre pourquoi nous avons dû en venir là.

Votre association a-t-elle discuté des possibilités ou des difficultés que présentent les sanctions réciproques lorsque nous observons une augmentation marquée de la demande?

• (1010)

**M. Steve Pratte:** Je vais répondre en premier.

En ce qui concerne les sanctions réciproques, je crois qu'il y a deux pistes de réflexion. Par exemple, les compagnies ferroviaires diront qu'un pourcentage très élevé du trafic actuel est soumis à des sanctions réciproques. Ils parlent de débit/crédit par wagon.

Évidemment, je ne parle pas au nom des sociétés céréalières, mais je pense qu'elles adoptent une conception plus large. Nous ne nous soucions pas des 200 \$ par wagon ici et là. Nous songeons plutôt à la valeur totale de 1 million de dollars. Proposons donc une mesure qui a plus de mordant.

À mon sens, dans le cadre du processus révisé pour les accords sur les niveaux de service imposés par arbitrage aux termes du projet de loi C-49, on encourage... J'ignore — puisqu'il s'agirait de renseignements commerciaux confidentiels — si quelqu'un a pris l'initiative d'essayer d'utiliser ce nouvel outil, mais chose certaine, comme il s'agit d'un concept à fondement juridique, je sais que les expéditeurs de grain s'en réjouissent. Là encore, il faudra peut-être que vous parliez avec eux pour en connaître les détails et les nuances et pour savoir s'ils ont commencé à y avoir recours.

**M. Lloyd Longfield:** Merci.

**M. David Bishop:** Oui, je pense qu'on pourra évaluer l'efficacité du projet de loi lorsque quelque chose ira de travers.

**M. Lloyd Longfield:** Tout à fait.

**M. David Bishop:** Je trouve encourageant le libellé du projet de loi, entre autres, mais ce qui nous inquiète, c'est la question suivante: qu'advient-il le jour où une telle situation surviendra bel et bien? Espérons que cela n'arrive jamais, mais dans le cas contraire, nous nous demandons quelles en seront les modalités aux termes du projet

de loi. Comment cela s'applique-t-il et qui s'en occupe? En tant que producteur, je me pose beaucoup de questions sur la façon dont le projet de loi C-49 fonctionnera lorsque quelque chose se mettra à aller de travers.

**M. Lloyd Longfield:** Merci. C'est bien ce que je me demande, moi aussi.

Nous examinons les investissements de G3 dans le système de voies en boucle. Nous en avons parlé avec les témoins précédents. D'ailleurs, dans le cadre du voyage mené par notre comité, nous avons eu l'occasion de voir une zone de chargement en boucle à Saskatchewan. Voilà qui promet, me semble-t-il, de changer la donne.

Pour ce qui est d'essayer d'accroître la capacité, il n'est possible d'ajouter qu'un nombre limité de wagons ou de locomotives au réseau, comme vous le dites. Il faut quand même établir une voie sur laquelle transporter les produits, mais il y a un manque d'efficacité dans la mise en place des wagons, situation à laquelle peuvent remédier les voies en boucle, ainsi que la propriété privée d'un certain nombre de wagons. Pourriez-vous parler peut-être de l'occasion qu'offrent les voies en boucle?

**M. Steve Pratte:** C'est un exemple de solution moderne qui changera la donne en modifiant une fonction intermédiaire dans la chaîne d'approvisionnement.

Je crois certes que nous devons garder à l'esprit l'histoire du secteur des grains dans l'Ouest canadien, qui est le fruit d'une évolution. Nous sommes passés de plusieurs milliers de caissons en bois à l'utilisation, dans les années 1970 et 1980, de silos en béton à haut débit auxquels s'ajouteront, maintenant, ces zones de chargement en boucle. C'est tout simplement le prochain changement.

Malheureusement, quand on a quelque 340 silos primaires agréés au pays, s'il existe une douzaine de... Nous avançons dans la bonne direction, mais certaines entreprises ont toujours 70 ou 50 élévateurs. Il faut une telle exigence d'espace — 60 acres ou peu importe — pour réduire cette empreinte. Je crois que nous avons une idée claire du résultat escompté, de la vision et de ce que nous voulons accomplir, mais il faudra quelque temps avant que cela se concrétise dans le réseau.

**Le président:** Merci, monsieur Pratte. Merci, monsieur Longfield.

C'est maintenant au tour de M. MacGregor, pour six minutes.

**M. Alistair MacGregor:** Monsieur Bishop, monsieur Pratte, merci de votre présence. J'ai déjà remarqué un certain contraste avec les témoignages que nous avons entendus en mars. On dirait que c'est un peu plus encourageant, un peu plus optimiste qu'à ce moment-là, malgré la mise en garde sur le fait que le gros de l'hiver reste encore à venir.

Monsieur Pratte, dans votre déclaration liminaire, vous avez fait remarquer que les rapports qui sont maintenant exigés aux termes du projet de loi C-49 pourraient encore être améliorés.

Monsieur Bishop, vous avez également mentionné que vous aviez besoin de plus de détails de la part des compagnies ferroviaires sur les minimums prévus. Y a-t-il un lien entre ces deux éléments, dans le fait que vous réclamiez l'un et l'autre des données additionnelles?

**M. Steve Pratte:** Je dirais que oui. Rapidement, je crois qu'il faut accorder un certain mérite aux compagnies ferroviaires. Elles ont communiqué de façon proactive avec le secteur des grains, et nous avons discuté avec les gens — en tant que groupe, puis de façon indépendante — de ce qui devrait figurer dans les rapports. Elles ont intégré certaines des suggestions formulées par le secteur des grains, c'est-à-dire en ce qui a trait à ce qui se passe entre la ferme et les expéditeurs.

L'idée derrière la demande d'amélioration des rapports, et Dave en a parlé, c'est qu'il s'agirait d'appuyer un peu mieux la planification en mettant l'accent ne serait-ce que sur la circulation dans les corridors. Je peux comprendre qu'il peut y avoir certaines tensions entre les entités commerciales qui veulent parler de leur planification opérationnelle, mais ce n'est qu'une idée un peu plus précise de ce qu'elles avaient l'intention de faire. Elles ont leurs plans et elles savent ce qu'ils vont faire en ce qui concerne leur planification et leurs prévisions opérationnelles, alors il s'agirait simplement d'avoir un tout petit peu plus de renseignements au sujet de leurs intentions. Ce que nous avons devant nous est bon. Et j'ai pris la peine de souligner que ce que nous avons maintenant, en dialogue et sur papier, n'a absolument rien à voir avec ce que nous avions il y a cinq ans.

•(1015)

**M. Alistair MacGregor:** D'accord.

**M. Steve Pratte:** Ce projet de loi C-30, c'est l'un des points positifs de 2013-2014 et du projet de loi C-49. Je pense que le type de communication et de partage d'information est passé à un autre niveau. Les règles du jeu ont changé, mais il y a assurément encore de la place pour apporter des améliorations de façon progressive.

**M. Alistair MacGregor:** Monsieur Bishop.

**M. David Bishop:** Oui, je suis d'accord avec cela. La communication que nous avons avec les compagnies ferroviaires est très encourageante pour nous. Cette dynamique est un ravissement et nous apprenons beaucoup de choses grâce à elle.

C'est à propos des corridors que nous n'avons pas assez de renseignements. Vous pouvez expédier du grain si vous l'enlevez directement de l'axe central et en faites expédier une grande partie rapidement, mais, comme je le disais, plus vous êtes loin de la ligne et de ces terminaux, plus on tardera à vous servir. Les corridors sont la raison pour laquelle nous voulons un plan de vente en gros. Nous devons savoir d'où le grain sera expédié pour nous assurer qu'il est expédié de façon assez uniforme. Comme je l'ai dit, j'ai de la chance. Je suis dans l'axe central du chemin de fer. Je peux acheminer ma production assez facilement, mais certains de mes amis fermiers qui sont plus loin de la ligne n'ont pas cette chance.

Vous parliez de boucles et de choses semblables, et j'ai la chance que G3 soit en train de construire un terminal à 10 milles de chez moi. En ce moment, c'est la vague de l'avenir pour les nouvelles constructions. Il y aura probablement quelque chose d'autre dans 10 ans qui aidera aussi dans ce domaine.

**M. Alistair MacGregor:** Monsieur Pratte, en mars dernier, nous avons eu la visite de Rick White. Il a affirmé que les relations avec le Japon avaient été considérablement ébranlées à la suite de la crise de 2013. On a des doutes sur la fiabilité de notre capacité à livrer du canola au Japon. Il a aussi dit qu'ils se réunissaient deux fois par année et que ce sujet était abordé à chaque réunion.

Je présume que vous avez dû avoir quelques réunions depuis mars dernier. Y a-t-il quelque chose à signaler au sujet de nos clients japonais?

**M. Steve Pratte:** Oui. Je n'y étais pas personnellement, mais c'est une question qui tombe à point nommé parce que mes collègues sont littéralement revenus du Japon la semaine dernière. Ils étaient là-bas. Le Japon est notre acheteur le plus ancien et le plus assidu. Il achète du canola canadien depuis des décennies à raison de deux millions de tonnes par année.

D'après ce que je comprends, c'est que le message très positif que le gouvernement canadien et les exportateurs canadiens ont livré à nos clients japonais a permis de rétablir une partie de la confiance qui avait été ébranlée par la crise d'il y a cinq ans.

Si je me fie à l'ordre du jour général de ces réunions et aux discussions qui s'y sont tenues, je pense que la question du transport est de moins en moins importante et que l'attention est mise sur d'autres choses.

**M. Alistair MacGregor:** Monsieur Bishop, lorsque Jeff Nielsen était ici, en mars, il était resté dans la salle à écouter les plans que le CN et le CP avaient à l'époque. Je lui avais alors demandé s'il était très optimiste. Sans aller dans les détails, disons qu'il a essentiellement dit qu'il ne l'était pas, avant de faire remarquer que le projet de loi C-49 était vraiment nécessaire.

Nous avons effectivement tenté de faire passer le plus rapidement possible les dispositions du projet de loi concernant les compagnies ferroviaires. Cela étant dit, tout est fini et bien réglé maintenant.

En ce qui concerne les dispositions relatives à l'interconnexion, avez-vous remarqué des améliorations ou est-il trop tôt pour se prononcer à cet égard?

**M. David Bishop:** À ma connaissance, personne n'a encore fait de demande d'interconnexion. Les compagnies ferroviaires pourraient mieux vous répondre que moi à ce sujet.

Tant que l'expédition sera bonne, je ne pense pas qu'on s'en servira. Je pense que si un retard se produit pour une raison quelconque, surtout dans le sud des Prairies, l'interconnexion sera probablement utilisée. C'est l'une des choses que nous attendons de voir, ça et toutes les autres choses qui ont été proposées dans le projet de loi C-49.

J'apprécie les amendements qui ont été proposés par le Sénat. Ce sont des choses qui étaient absolument nécessaires, et je vous félicite d'avoir fait tout ce que vous avez fait.

Tout se passe plutôt bien en ce moment. Selon moi, nous serons en mesure de juger de l'efficacité du projet de loi lorsque quelque chose se mettra à aller de travers...

**M. Alistair MacGregor:** C'est le test de stress.

**M. David Bishop:** Oui.

**M. Alistair MacGregor:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur MacGregor.

Monsieur Peschisolido, vous avez six minutes.

**M. Joe Peschisolido:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Pratte et monsieur Bishop, merci d'être là.

Votre témoignage nous donne l'impression qu'une harmonie est en train de s'installer entre vous, les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Je pense que c'est une bonne chose.

Vous semblez avoir des problèmes avec les ports et les terminaux. Vous avez tous les deux — M. Pratte, certes, mais surtout M. Bishop — fait la distinction entre les exploitants de terminaux du port de Vancouver et ceux du port.

Monsieur Pratte, je crois que vous avez parlé de Prince Rupert. Pouvez-vous nous en dire plus sur les problèmes que vous voyez au port de Vancouver et qui nuisent au transport efficace et peu coûteux de votre grain vers l'Asie?

• (1020)

**M. David Bishop:** C'est dommage que les autorités portuaires ne soient pas là pour répondre à certaines de ces questions.

Il peut être difficile de se rendre aux terminaux puisqu'il y a la circulation des trains de voyageurs et qu'il faut traverser le pont. Si une embarcation de plaisance s'adonne à passer par là, ils doivent lever le pont. Il y a beaucoup de problèmes pour circuler et se rendre jusqu'au terminal.

En ce qui concerne le port... Je ne suis pas un expert en la matière, mais il était question de pluie. Il pleut tout le temps à Vancouver. Il est difficile de croire qu'au fil des ans, ils n'ont pas mis au point un système pour leur permettre de charger les bateaux malgré la pluie. Chaque fois qu'il y a un retard, cela remonte toute la chaîne jusqu'à l'agriculteur. Vous ne pouvez expédier que ce que vous pouvez expédier; si l'envoi est bloqué quelque part, vous devrez attendre que tout soit réglé avant de pouvoir expédier autre chose.

**M. Steve Pratte:** Très rapidement, je vais vous donner mon opinion au sujet de Vancouver... La prochaine chose à laquelle nous devons penser à long terme, c'est ce dernier kilomètre. Il y a les sociétés céréalères qui investissent. Vous avez les chemins de fer. Ensuite, il y a d'autres mesures qui sont prises pour assurer la fluidité et l'expansion de la capacité grâce au partenariat de collaboration de la porte d'entrée, qui, en mai ou juin dernier, a reçu de l'argent du Fonds national pour les corridors de transport.

Nous devons penser à certains des éléments importants comme le pont du fleuve Fraser, dont les compagnies ferroviaires ont parlé dans le passé. Nous devons y penser non seulement pour notre secteur, mais aussi pour le pays. Le port et les expéditeurs de toutes les allégeances parlent de choses comme le pont Second Narrows et le tunnel Thornton. C'est un bien qui appartient à des intérêts privés, mais potentiellement...

À plus long terme, si nous voulons vraiment miser sur 2030... Nous devons parler de la résilience et de la redondance du système. En tant qu'analyste du milieu agricole, c'est une chose à laquelle nous devons commencer à réfléchir dès maintenant, quel que soit l'investissement, le degré de raffinement de la réglementation ou la réduction des tracasseries administratives quant au financement de solutions à long terme susceptibles de régler certains des problèmes qui plombent ces infrastructures essentielles. C'est ce que je tenais à souligner.

**M. Joe Peschisolido:** Merci, monsieur Pratte.

Monsieur le président, je vais partager mon temps de parole avec Mme Nassif.

[Français]

**Mme Eva Nassif (Vimy, Lib.):** Merci, monsieur Peschisolido.

Je remercie les témoins de leurs présentations.

J'aimerais savoir quelles mesures vous proposez afin d'éviter les problèmes de transport de marchandise qui sont survenus l'hiver passé. De plus, que proposez-vous pour améliorer le système de transport national des grains et ainsi accroître la compétitivité du Canada?

[Traduction]

**M. David Bishop:** Le problème, c'est la capacité. Nous arrivons au bout de notre capacité. Bientôt, ils ne pourront plus transporter

physiquement d'autres produits, que ce soit des céréales, du bois d'œuvre, des produits forestiers ou tout autre produit commercial. Regardons où en est l'expédition en ce moment. Je n'essaie pas de m'en prendre au CN, mais à titre d'exemple, il y a un petit tronçon entre Dawson Creek et Grande Prairie où il n'y a pas de chemin de fer, ce qui empêche de relier le nord de l'Alberta et la Saskatchewan à Prince Rupert. C'est un manque qui entraîne des coûts énormes, alors j'aimerais que cela se fasse le plus tôt possible.

Je reviens toujours à la question de la capacité parce que, peu importe l'efficacité des chemins de fer, il y aura éventuellement un moment où, physiquement, nous ne pourrons pas déplacer nos produits. À mon avis, nous avons besoin d'infrastructures partout, tant au port que tout le long de la ligne. D'autres terminaux sont en cours de construction dans l'Ouest canadien, parce que chaque année, nous augmentons notre production céréalère. C'est une croissance soutenue. Nous ne voyons pas où cela va s'arrêter, et si nous voulons faire avancer l'économie, et ce que j'entends assez souvent...

**Mme Eva Nassif:** D'ici 2020...

**M. David Bishop:** Oui. Je ne parle pas seulement des céréales, mais de l'économie dans son ensemble. Dans l'Ouest canadien en particulier, nous avons besoin de ce système de transport et nous avons besoin qu'il soit fiable. Je l'ai peut-être raté, mais je crois que Sean a mentionné le fait que, lorsque ses clients internationaux n'obtiennent pas leur produit au moment où ils le souhaitent, le Canada en souffre. Du reste, il se peut qu'ils aillent chercher le produit ailleurs si cela se révèle être une solution plus fiable que d'essayer de faire sortir le produit du Canada.

**Mme Eva Nassif:** Monsieur Pratte.

**M. Steve Pratte:** Je vais répondre rapidement à votre question. Nous le savons tous, mais nous devons simplement ne pas perdre de vue que nous sommes encore dans l'ombre et dans la foulée du projet de loi C-49. Il n'a reçu la sanction royale que le 23 mai. L'année céréalère à laquelle s'appliquent toutes les activités de planification et de production de rapports commence le 1<sup>er</sup> août. Cela ne fait seulement que quelques mois, alors je pense que nous devons laisser encore un peu de temps passer avant d'être en mesure de constater les véritables effets de certains de ces outils commerciaux. Nous devons attendre de voir comment les expéditeurs et les compagnies de chemins de fer vont négocier dans ce nouveau cadre, ou comment les expéditeurs vont utiliser certains des mécanismes qui sont à leur disposition.

En ce qui concerne le système de transport du grain — et je ne veux pas insister sur ce point —, je pense que nous en sommes en quelque sorte à un nouvel équilibre sur le plan des communications. Une partie de cela est dictée par le projet de loi C-49, certes, mais une autre partie est attribuable au fait que tous les intervenants ont convenu de faire les choses comme il se doit et d'améliorer la circulation de l'information. C'est une amélioration par rapport à ce que nous avons vu ces dernières années.

Encore une fois, nous allons devoir laisser un peu de temps passer avant de pouvoir faire une analyse plus rigoureuse de ce que l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement a été capable d'accomplir.

• (1025)

**Le président:** Merci, monsieur Pratte.

[Français]

Merci, madame Nassif.

Monsieur Poissant, vous avez six minutes.

**M. Jean-Claude Poissant (La Prairie, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de faire le point sur la situation des agriculteurs.

Vous êtes notre deuxième groupe de témoins aujourd'hui. Avant vous, nous avons entendu les représentants des compagnies de chemin de fer. Pour votre part, vous donnez le point de vue des producteurs. Si nous entendions ce qu'ont à dire les gens des administrations portuaires, ils auraient probablement leur version aussi.

Tantôt, vous avez parlé d'atteindre annuellement 85 milliards de dollars d'exportations d'ici 2025. Notre but était de 75 milliards de dollars, mais vous avez parlé de 85 milliards de dollars. Je vois donc qu'il y a de grands défis.

Vous êtes-vous déjà tous assis ensemble pour prévoir toutes les mesures à prendre d'ici 2025 et au-delà?

[Traduction]

**M. Steve Pratte:** Les chiffres de 75 milliards de dollars et de 85 milliards de dollars proviennent des tables rondes sur la stratégie économique, qui comptaient d'éminents experts en leur sein, et des consultations menées auprès de l'industrie. Il s'agit de gens de l'extérieur qui envisagent la question dans une perspective plus globale.

Pour ce qui est de la planification, nous avons un plan stratégique pour le canola, que nous avons lancé il y a plusieurs années. Ce plan a été mis en circulation. C'est la façon dont l'ensemble de l'industrie — des agriculteurs aux exportateurs en passant par les semenciers — travaille à l'élaboration d'un plan commun. Les compagnies ferroviaires sont au courant.

Du côté des expéditeurs, nous avons encore entendu cela ce matin. Sur une base quotidienne, trimestrielle et annuelle, il y a cette communication. Je pense qu'il est clair pour toutes les parties que nous sommes sur une trajectoire de croissance, mais comment pouvons-nous, d'année en année, offrir un contexte dans lequel nous pouvons réussir? Premièrement, comment pouvons-nous, d'une année à l'autre, assurer le transport des marchandises, mais aussi, comment pouvons-nous continuer à avancer progressivement vers cette vision de choses plus grandes et meilleures?

**M. David Bishop:** Eh bien, en ce qui concerne les producteurs, ces chiffres — ces 75 millions de dollars —, c'est du gâteau. En ce qui concerne les 85 millions de dollars, je pense que nous pouvons y arriver. Le potentiel des innovations et des technologies que nous adoptons à la ferme, et celui des changements génétiques apportés à nos cultures sont là. Si nous arrivons à ce niveau de production, nous devons quand même l'acheminer vers les marchés, que ce soit à l'état brut ou par l'intermédiaire de produits finis. J'aimerais voir plus de produits finis, mais, crus ou finis, nous devons quand même les expédier.

D'une façon ou d'une autre, nous devons promouvoir les investissements dans les infrastructures. Pour ce qui est du chiffre, je ne sais pas ce que cela coûtera. Je peux vous dire tout de suite que ce n'est pas de mon ressort.

Je sais que cela coûtera beaucoup d'argent, mais si nous ne commençons pas à dépenser maintenant, que ferons-nous quand nous nous retrouverons du jour au lendemain à la limite de nos capacités?

[Français]

**M. Jean-Claude Poissant:** Serait-ce une bonne idée que vous vous assoyiez tous à la même table, avec des représentants du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, pour vous entendre et regarder cela dans l'ensemble? Présentement, on entend parler de part et d'autre des défis qui se posent, mais on ne propose pas de solution globale. Pensez-vous que ce serait une bonne idée d'avoir une table ronde à laquelle participeraient tous les intervenants?

[Traduction]

**M. Steve Pratte:** Dans une certaine mesure, il y a...

Il y a plusieurs années, dans le contexte qui a suivi l'adoption du projet de loi C-30, le gouvernement a mis sur pied la table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base où se réunissent deux fois par année toutes les parties concernées — les compagnies ferroviaires, les expéditeurs de tous les produits, y compris les céréales — afin de discuter de prévisions, de croissance et d'enjeux à court et à long termes.

Il y a un pas dans cette direction, mais je ne suis pas sûr que ce soit la solution optimale. La table est gérée par Transports Canada avec le ministère de l'Agriculture en arrière-plan. Puis, il y a les intervenants, les petits producteurs, qui discutent avec les compagnies ferroviaires en présence de hauts fonctionnaires au sujet de la croissance et des plans futurs à court et à long termes.

**M. David Bishop:** Je ne suis pas certain.

Les ports figurent-ils dans ce tableau?

**M. Steve Pratte:** C'est en train de changer.

**M. David Bishop:** C'est en train de changer mais j'aimerais voir cette initiative, car il faut que ce soit un effort collectif. Vous ne pouvez pas blâmer une partie et lui imposer tout le fardeau de régler le problème. Tout le monde doit participer, que ce soit l'agriculteur, la gare, la société ferroviaire, les ports. En fait, vous pouvez vous tourner vers le secteur des échanges commerciaux, car nous avons besoin d'accords de libre-échange.

C'est un problème très vaste et complexe. On ne pourra pas le régler du jour au lendemain, mais tant et aussi longtemps que vous avez une conversation, vous avez un espoir de régler la situation.

• (1030)

[Français]

**M. Jean-Claude Poissant:** Je connais un peu la réalité des agriculteurs, car j'ai été producteur de céréales pendant plusieurs années. Je voudrais savoir de quelle façon les producteurs de l'Ouest font leur mise en marché. Sur ma ferme, quand nous faisons la mise en marché, nous nous fixions un prix pour libérer les céréales. Quand je me décidais, il se trouvait plusieurs producteurs qui le faisaient en même temps, ce qui causait un problème de congestion dans la livraison des céréales. Y a-t-il un problème semblable dans les provinces de l'Ouest?

[Traduction]

**M. David Bishop:** Oui. L'état de nos céréales a varié, car nous avons eu deux récoltes en quelque sorte. Nous avons eu notre récolte précoce lorsqu'il faisait beau, la qualité était bonne, puis nous avons eu des chutes de neige. Comme je l'ai dit, j'ai été cinq semaines sans tourner un volant et, bien entendu, la qualité a diminué.

Nous avons deux céréales de deux qualités différentes que nous devons commercialiser. Chaque exploitation agricole met en marché ses propres produits. Certaines exploitations agricoles embauchent des spécialistes en marketing pour le faire. Je fais ma propre mise en marché. C'est quelque chose que nous faisons tout le temps dans notre secteur. Cela fait partie intégrante de l'agriculture. Nous faisons la majorité de notre commercialisation. Nous savons quels sont les coûts. Dans mon cas, dès que je peux obtenir mon prix ou un prix supérieur, alors nous commençons à commercialiser. J'ai déjà commercialisé une partie de la récolte de l'an prochain, et nous n'avons même pas semencé les terres.

Cela fait partie de notre travail. Comme les coûts varient d'une année à l'autre, je ne sais pas la portion que l'on pourrait associer à l'expédition. Lorsque nous mettons notre produit en marché, nous le vendons à une société céréalière ou à une autre entité qui l'expédiera.

**Le président:** Je suis désolé de devoir vous interrompre. Merci, monsieur Bishop.

Monsieur Shipley, vous avez six minutes.

**M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC):** Merci beaucoup.

Plus tôt, on a fait référence aux opérations ferroviaires comme étant un sport d'équipe, et monsieur Bishop, vous venez de discuter de la complexité de ce sport d'équipe. Je dois dire, cependant, qu'il était très encourageant d'entendre vos compagnies ferroviaires parler des changements qui sont survenus. Les communications qui ont eu lieu entre tous les intervenants ont donné un grand coup de pouce. Lorsque j'examine les capacités des wagons, si l'on regarde ce qu'ils peuvent faire et le fait qu'ils peuvent transporter plus de marchandises grâce à la technologie et à l'équipement qu'ils utilisent, c'est bien.

Vous avez parlé de génétique, de plantation de précision et de tous ces types d'innovations, qui font une différence pour le producteur primaire. Y a-t-il une augmentation importante de la capacité de stockage des cultures du producteur primaire pour que lorsque le wagon est acheminé aux silos-élévateurs, en raison des capacités plus importantes des wagons, vous pourrez stocker de plus grandes quantités de céréales dans ces wagons?

Je me souviens encore, et nous avons parlé plus tôt de la complexité de commander et d'obtenir les wagons pour des marchandises précises. Nous parlons généralement de l'orge et du blé. Nous ne parlons pas toujours des différentes variétés d'orge qui sont utilisées et du fait de répondre aux demandes relativement aux wagons.

Quelle est l'augmentation au niveau du producteur, de l'exploitation agricole? Sommes-nous en mesure de répondre aux demandes pour les différentes variétés de produits? Par ailleurs, lorsque les wagons sont commandés, arrivent-ils?

**M. David Bishop:** À l'heure actuelle, la majorité des agriculteurs ont augmenté leur capacité de stockage. Je peux me donner en exemple. Nous sommes probablement à environ 115 ou 120 % de notre capacité de stockage, car il y a toujours des reports. En fait, je vais probablement devoir élargir mon aire d'entreposage encore une fois. Chaque année, c'est quelque chose que nous faisons en tant que modèle d'affaires. Nous savons qu'il nous faut ce stockage, car nous n'allons pas procéder tout de suite à l'expédition après avoir passé la moissonneuse-batteuse directement des terres. Cela ne se produira pas.

Pour répondre à l'autre partie de votre question, oui, il y a un problème. J'essaie de penser à comment je peux vous expliquer la situation adéquatement.

Pourriez-vous répéter la deuxième partie de votre question, s'il vous plaît?

**M. Bev Shipley:** Je m'interroge sur les corridors. Vous avez mentionné les corridors et l'expédition de variétés de céréales particulières qui doivent être acheminées par train sans être mélangées.

**M. David Bishop:** Les terminaux céréalières font du bon travail en ce sens. Ce qui se produit, quand nous vendons nos céréales, c'est que nous avons habituellement une période où nous les commercialisons. On commandera les wagons. Ils arriveront, si c'est un silo-élévateur, et les wagons seront chargés, selon la quantité et la qualité nécessaires. En toute honnêteté, en tant que producteurs, nous nous occupons davantage de la manutention du grain que du transport ferroviaire.

**M. Bev Shipley:** Je suis désolée...

• (1035)

**M. Steve Pratte:** J'ai seulement une petite parenthèse à faire sur votre question concernant l'entreposage à l'exploitation. C'était certainement l'un des points à retenir de 2013-2014. Dans la communauté des producteurs, nous nous sommes rués pour nous procurer des silos, par exemple, après l'arrière de 2013-2014. De mémoire, je crois qu'il y a environ 75 millions de tonnes de capacités à l'exploitation dans l'Ouest canadien.

**M. Bev Shipley:** C'est l'une des choses qui sont importantes à l'heure actuelle, la capacité d'entreposer les récoltes. Je suis de l'Ontario et je pratique l'agriculture. Nous avons un énorme défi en Ontario cette année avec notre maïs et la vomitoxine.

Je suis désolé du temps qu'il reste pour mon collègue, mais l'autre sujet que je veux aborder rapidement est la valeur ajoutée. Ce serait un élément central de ce que nous pouvons faire à l'égard du produit que nous cultivons, des céréales que nous cultivons, pour ajouter de la valeur à notre produit avant qu'il arrive aux ports.

Monsieur Pratte, que se passe-t-il en ce qui concerne les organisations de producteurs et les minotiers et les différentes possibilités d'ajouter de la valeur aux produits que vous cultivez?

**M. Steve Pratte:** Avec le canola, qui est un parfait exemple, le but serait de transformer la moitié de la production du Canada au pays, car c'est évidemment optimal sur le plan économique. Nous l'avons vu avec les 10 broyeurs de canola dans l'Ouest canadien. Par exemple, en 2013-2014, ils transformaient un peu moins de 7 millions de tonnes d'oléagineux dans les Prairies. L'an dernier, ils ont transformé presque 9,5 millions de tonnes, ce qui représente une hausse de la transformation domestique de 3,5 millions de tonnes.

L'autre point, c'est que si vous transformez les céréales au pays, et dans le cas du canola, une majorité de cette huile sera absorbée par un marché continental plutôt qu'un marché d'exportation, comme c'est le cas actuellement, les quantités de produits que vous devez acheminer à Vancouver ou à Prince Rupert diminueront. On utilise un corridor différent, ce qui contribue à diversifier le profil commercial de notre...

**M. Bev Shipley:** Vous pourriez peut-être être en mesure de charger l'huile sous la pluie. Je ne sais pas.

**M. Steve Pratte:** Du tuyau au wagon...

**Des députés:** Oh, oh!

**M. Bev Shipley:** Je vais céder la parole à mon collègue pour qu'il puisse poser une question.

**M. Earl Dreeshen:** Merci.

J'imagine que ce que nous devrions déterminer notamment, c'est quels sont les règlements en lien avec le projet de loi C-49. C'est toujours problématique. Pour que tout fonctionne bien, nous devons reconnaître que cela fait partie du système également, à savoir que nous devons nous assurer que ces règlements soient créés.

Très rapidement, David, pourriez-vous parler des corridors? Dans ma région, je sais que lorsque le CN et le CP veulent expédier de grandes quantités de céréales, ils viendront les chercher directement, ce qui est formidable, mais il y a de nombreuses régions en Saskatchewan et dans le Nord de l'Alberta qui ont des problèmes.

**Le président:** Très rapidement...

**M. David Bishop:** Je l'ai déjà dit, mais cette mesure est nécessaire. Nous en avons besoin. Lorsqu'ils présentent leurs quantités minimales et maximales, nous devons les ventiler par corridor. Ce faisant, l'expédition est équitable. Essentiellement, c'est pourquoi nous voulions que cette mesure soit prise, et c'est pourquoi je l'ai mentionnée dans mon rapport.

**Le président:** Merci, monsieur Bishop.

[Français]

Monsieur Longfield, voulez-vous prendre la parole?

[Traduction]

**M. Lloyd Longfield:** Je ne m'attendais pas...

Merci, Francis, de ces remarques.

**M. Luc Berthold:** Je peux répondre.

**M. Lloyd Longfield:** C'est mardi du don, alors...

**Des députés:** Oh, oh!

**M. Lloyd Longfield:** Puisque j'ai du temps, je pense encore au corridor du Nord et à l'occasion que le projet Churchill pourrait offrir. Est-ce quelque chose qui est traité par vous, pour ce qui est des possibilités pour le canola et des manutentionnaires de grains?

**M. Steve Pratte:** Je pense qu'on y a fait allusion ce matin dans la réponse brève de la société ferroviaire à cette question. Cela n'a rien à voir avec les chemins de fer et les producteurs. Cela concerne l'expéditeur. La société céréalière qui produit les grains doit prendre la décision commerciale si elle veut faire appel au service ferroviaire, puis utiliser les services d'un exploitant tiers du port pour l'expédition.

Comme vous le savez certainement tous, la réouverture s'est faite récemment. L'utilisation était en vertu de la Commission canadienne du blé, avant 2012, mais dans ce nouveau contexte commercial, toutes ces sociétés cérésières ont leurs propres actifs, que ce soit à Thunder Bay ou collectivement à Prince Rupert ou à Vancouver. Il y a aussi un petit risque pour la chaîne d'approvisionnement, et la façon de faire des affaires est différente. Sur le plan commercial, pour l'expéditeur, il y a des circonstances uniques à gérer et des structures de prix uniques. Je ne suis pas certain. Nous n'avons pas de contrôle là-dessus en tant que producteurs, et les sociétés ferroviaires acheminent le produit selon la volonté du client.

La réponse courte à votre question est que le temps nous le dira, mais je pense qu'à court terme, cela deviendra un moyen de livrer des volumes importants.

• (1040)

**M. Lloyd Longfield:** Nous sommes sur le point de terminer une étude sur les technologies nécessaires pour arriver aux 75 milliards de dollars. J'ai à l'esprit tous les ports que nous avons. Il y a Hamilton, qui est près de chez moi, et la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, qui dessert la région. Il y a la fluctuation du niveau des Grands Lacs, et le port de Hamilton et le port de Thunder Bay, de même que les problèmes de capacités.

Si nous examinons le Canada et nos capacités portuaires à 30 000 pieds d'altitude ou plus, ce qui a été mentionné à quelques reprises aujourd'hui, c'est peut-être quelque chose sur lequel notre comité devrait se pencher dans une étude future pour déterminer si nos infrastructures portuaires appuient ce dont nous discutons ici. C'est peut-être davantage un sujet que le comité des transports devrait étudier, mais y a-t-il des points chauds auxquels vous pouvez penser pour que nous puissions amener nos produits à valeur ajoutée sur les marchés d'exportation plutôt que sur les marchés continentaux?

**M. Steve Pratte:** J'ai une petite parenthèse sur votre question quant à savoir où les produits quittent le pays à partir de l'infrastructure portuaire. J'imagine que c'est l'une des conséquences de la crise économique mondiale de 2008 — les taux d'expédition ne sont jamais revenus à ce qu'ils étaient.

Je suis certain que vous en avez entendu parler dans le passé dans le cadre de vos études, mais cela a vraiment changé la nature de l'industrie mondiale du transport maritime et, par conséquent, les destinations de nos céréales. L'équilibre au niveau de nos exportations canadiennes entre l'Est et l'Ouest est devenu considérablement... C'est attribuable en partie aux acheteurs finaux et à l'économie du transport des marchandises. L'économie du transport de base a fait en sorte qu'il est plus facile d'expédier des marchandises à partir de la côte Ouest qu'au début des années 2000, simplement en raison de l'écart entre les taux dans le marché mondial du transport.

**M. Lloyd Longfield:** Les changements climatiques jouent un rôle. Des millions de tonnes de céréales ne se rendent pas sur les marchés dans différentes régions du monde en raison des changements climatiques, notamment au Moyen-Orient ou en Asie de l'Est. Il y a les changements climatiques, le transport... Nous parlons d'un réseau complexe.

Vos deux témoignages m'ont beaucoup impressionné ce matin. Je suis assis ici à penser que nous sommes entre de très bonnes mains lorsque des gens comme vous nous communiquent les renseignements dont ils disposent.

Merci beaucoup.

**Le président:** Nous sommes sauvés par la cloche. Je pense que nous avons un vote.

Voilà qui conclut la séance. Je veux remercier M. Pratte et M. Bishop d'avoir pris le temps de venir nous parler. Merci beaucoup.







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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