



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 118

Le jeudi 7 novembre 2024

Président : M. Kody Blois



Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 7 novembre 2024

• (0830)

[Traduction]

Le président (M. Kody Blois (Kings—Hants, Lib.)): Bonjour, chers collègues. La séance est ouverte.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 24 octobre 2024, le Comité entreprend son étude des enjeux et des possibilités liés aux entreprises ferroviaires dans le contexte de l'agriculture.

Comme vous le savez, nous recevons aujourd'hui cinq témoins. Nous avons décidé de les rassembler en un seul groupe. Nous allons échanger avec eux pendant environ une heure et demie. Nous débutons donc sans plus tarder.

Tout d'abord, de la Fédération de l'agriculture de l'Ontario, nous accueillons Drew Spoelstra, président, et Jason Bent, directeur de la recherche sur les politiques, qui sont ici avec nous. Messieurs, merci beaucoup de votre travail et bienvenue au Comité.

De Pulse Canada, nous accueillons Terry Youzwa, qui en est le président. Je suis également heureux de vous voir dans la salle.

[Français]

De l'Union des producteurs agricoles, nous recevons en personne Mme Stéphanie Levasseur, deuxième vice-présidente générale, et par vidéoconférence, M. David Tougas, coordonnateur, Économie et commerce.

Je vous souhaite la bienvenue.

[Traduction]

Enfin, nous avons Wade Sobkowich, directeur général de la Western Grain Elevator Association, qui se joint à nous par vidéoconférence.

Collègues, vous connaissez notre mode de fonctionnement. Nous allons commencer par des remarques liminaires de cinq minutes de la part de chaque témoin, puis nous passerons aux questions. Je pense que nous devrions pouvoir faire environ deux tours complets, avec trois séries de questions pour les conservateurs, trois pour les libéraux et deux pour le NPD et le Bloc.

J'aimerais également saluer Mme Sidhu, qui se joint au Comité. C'est un plaisir de vous avoir parmi nous.

[Français]

Monsieur Boulерice, je vous souhaite la bienvenue en remplacement de M. Cannings.

Finalement, je souhaite la bienvenue à M. Epp, qui remplace M. Lehoux.

[Traduction]

D'accord. Nous allons partir le bal en commençant par la Fédération de l'agriculture de l'Ontario.

Monsieur Spoelstra, vous disposez de cinq minutes. À vous la parole.

M. Drew Spoelstra (président, Fédération de l'agriculture de l'Ontario): Merci beaucoup.

Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire. Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser au Comité dans le cadre de votre étude des enjeux et des possibilités liés aux entreprises ferroviaires.

Je m'appelle Drew Spoelstra et je suis le président de la Fédération de l'agriculture de l'Ontario, ou FAO. J'exploite une ferme près de Hamilton avec ma famille. Je suis accompagné aujourd'hui de Jason Bent, directeur de la recherche sur les politiques pour la Fédération. Nous avons à cœur de défendre les intérêts des quelque 38 000 familles d'agriculteurs de l'Ontario que nous représentons et de l'ensemble de l'industrie agroalimentaire.

Les agriculteurs de l'Ontario sont confrontés à des difficultés de taille du fait que les entreprises ferroviaires cherchent à leur refiler une partie de leurs coûts. Ces difficultés s'articulent autour de deux grands axes. Il y a, d'une part, les coûts liés à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau privés et, d'autre part, la question de l'infrastructure de drainage.

De nombreux agriculteurs ontariens ont besoin de passages à niveau privés pour accéder à leurs champs. Ces passages essentiels au transport de l'équipement, des fournitures et des fruits et légumes permettent aux propriétaires d'atteindre les parcelles qui ont été séparées de leurs autres terres lorsque le chemin de fer a été construit.

La sécurité est cruciale, aussi bien pour les utilisateurs des chemins de fer que pour ceux qui doivent traverser les voies ferrées. Cependant, le Règlement sur les passages à niveau prévoit de nouvelles règles de sécurité que les chemins de fer devront mettre en œuvre d'ici le 28 de ce mois-ci, et qui imposeront un fardeau financier énorme à certains agriculteurs. Les coûts de mise à niveau varient grandement en fonction des améliorations requises pour chaque passage à niveau.

Certains de nos membres qui possèdent des passages à niveau privés ont récemment reçu une lettre du CN les informant qu'à moins qu'une exemption aux exigences réglementaires ne soit accordée, leurs passages à niveau devront obligatoirement faire l'objet d'une actualisation qui comprendra l'installation d'un système d'avertissement automatisé avec barrières. Dans cette lettre, le CN indique que les mises à niveau nécessaires coûteront entre 600 000 \$ et 2 millions de dollars à chaque propriétaire de passage à niveau privé, selon le coût d'installation de chaque système de barrières automatisées, en plus de frais d'entretien annuel de 9 685 \$ pour l'équipement.

Les coûts excessifs de ces mises à niveau obligatoires entraîneront la fermeture de certains passages à niveau privés. Sans solution de rechange, certains propriétaires n'auront d'autre choix que de renoncer à l'accès aux parties enclavées de leur propriété.

Nous croyons savoir que le CN examine actuellement avec l'organisme de réglementation la possibilité de demander une exemption au titre de certains passages à niveau pour lesquels le CN estime que des solutions de rechange moins coûteuses pourraient être mises en œuvre tout en assurant le même degré de sécurité. Bien que nous appuyions les efforts déployés par le CN en ce sens, la question demeure de savoir qui paiera pour les améliorations apportées.

Pour certains passages à niveau, l'entreprise ferroviaire oblige les agriculteurs à assumer les coûts de mise à niveau en leur imposant de nouvelles ententes. Non seulement ces accords unilatéraux transfèrent-ils les coûts aux agriculteurs, mais ils menacent également de bouleverser des arrangements de longue date. Dans certains cas, les agriculteurs reçoivent même un avis de 30 jours pour la fermeture de leurs passages à niveau ou, pire encore, constatent que ces passages à niveau ont été enlevés sans qu'on les ait avisés.

Notre fédération estime urgent d'imposer un moratoire immédiat sur la fermeture unilatérale des passages à niveau privés. De plus, les entreprises ferroviaires doivent continuer d'honorer leurs obligations de longue date d'assurer à leurs frais l'entretien et les mises à niveau. Nous appuyons les efforts des entreprises comme le CN pour trouver des solutions de rechange raisonnables en matière de sécurité aux passages à niveau.

Parlons maintenant du drainage. Le transfert des responsabilités quant aux coûts ne se limite pas aux passages à niveau. Les entreprises ferroviaires se soustraient maintenant aux obligations qui leur incombent en vertu de la Loi sur le drainage de l'Ontario, laquelle répartit les coûts de drainage en fonction de la superficie des terres drainées. Un bon drainage est essentiel pour les terres agricoles. Il permet que les sols demeurent productifs en empêchant l'engorgement des terres et les inondations. Les entreprises ferroviaires ont toujours payé les évaluations des drains municipaux, mais refusent maintenant de le faire, invoquant le fait qu'elles sont assujetties à la réglementation fédérale comme motif d'exemption. Ce refus pourrait faire en sorte que des millions de dollars en coûts de drainage soient refilés aux agriculteurs et aux municipalités rurales.

Nous sommes d'avis que les chemins de fer devraient continuer à assumer ces coûts de drainage, conformément à leurs obligations historiques en vertu de la Loi sur le drainage de l'Ontario. À cette fin, la FAO a demandé à obtenir la qualité d'intervenant dans une contestation judiciaire opposant la municipalité de Chatham-Kent et le Chemin de fer Canadien Pacifique. Nous voudrions en outre que le gouvernement fédéral modifie la Loi sur les transports au

Canada afin de préciser que les entreprises ferroviaires sont tenues de respecter les lois provinciales en la matière.

En conclusion, ces changements soudains et unilatéraux dans le partage des coûts sont tout simplement inacceptables. Les agriculteurs sont déjà soumis à d'énormes pressions financières en raison de la hausse du coût des intrants, des défis climatiques et de l'instabilité des marchés. L'imposition d'une telle charge financière imprévue mine la stabilité des accords sur lesquels les agriculteurs comptent, ce qui peut avoir une incidence sur leur santé mentale, leur productivité et, en fin de compte, leurs moyens de subsistance.

La Fédération demande instamment au gouvernement fédéral d'agir sans tarder en prenant les mesures suivantes:

Imposer un moratoire immédiat sur la fermeture des passages à niveau privés.

Confirmer la responsabilité des compagnies de chemin de fer à l'égard des coûts des mises à niveau et de l'entretien nécessaires aux passages à niveau privés, comme cela a toujours été le cas.

Interdire les accords unilatéraux imposant de nouveaux contrats qui transfèrent les coûts d'entretien et de modernisation aux propriétaires fonciers.

Financer entièrement à même les fonds publics le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire afin d'aider les agriculteurs à assumer les coûts de conformité liés aux mises à niveau de sécurité. Comme la date limite approche à grands pas, il faut agir immédiatement pour éviter que les agriculteurs aient à épouvanter ces coûts.

Apporter des modifications à la Loi sur les transports au Canada pour empêcher les entreprises ferroviaires de transférer les coûts qu'elles ont toujours assumés.

Les agriculteurs de l'Ontario fournissent des services essentiels en soutenant notre économie et en nourrissant les Canadiens. Nous exhortons le Comité à appuyer les politiques qui garantissent des conditions équitables et stables aux agriculteurs, leur permettant de continuer à produire des aliments tout en préservant leur bien-être financier et mental.

Je vous remercie de l'attention que vous portez à ces questions urgentes. Nous sommes impatients de travailler ensemble pour trouver une solution viable pour les agriculteurs et les collectivités rurales de l'Ontario.

• (0835)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Spoelstra.

Nous passons maintenant au représentant de Pulse Canada.

Monsieur Youzwa, vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

M. Terry Youzwa (président, Pulse Canada): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier le Comité de son invitation à comparaître ce matin.

Je m'appelle Terry Youzwa. Je suis le président de Pulse Canada, une association nationale représentant plus de 26 000 producteurs de légumineuses, ainsi que les transformateurs et les exportateurs de légumineuses canadiennes, y compris les pois, les lentilles, les pois chiches, les haricots secs et les fèves. Je suis un agriculteur de Nipawin, en Saskatchewan, où je cultive, avec mon fils, du canola, du blé, de l'avoine, des pois, des fèves et des graines à canaris.

Le Canada est le plus grand exportateur de légumineuses au monde. Chaque année, nous exportons des milliards de dollars de légumineuses vers plus de 120 marchés dans le monde. Pour y parvenir de manière rentable, l'industrie canadienne des légumineuses — tout comme l'ensemble de l'agriculture canadienne — doit pouvoir compter sur une chaîne d'approvisionnement qui fonctionne bien. Pour que des produits comme ceux que je cultive se rendent aux ports et se retrouvent dans les assiettes des consommateurs dans les marchés du monde entier, il faut d'abord un service ferroviaire rapide et prévisible. Le manque de concurrence fait toutefois en sorte que les expéditeurs ont plutôt droit à un service peu fiable et imprévisible.

Pour un agriculteur de la Saskatchewan, il n'y a qu'un seul transporteur ferroviaire qui dessert la région, ce qui crée une situation de monopole. En fait, 94 % des élévateurs à grains sont dépendants d'un seul et unique transporteur. C'est pourquoi Pulse Canada préconise des mesures qui non seulement rendraient notre système plus efficace, mais aussi favoriseraient une concurrence accrue. La principale de ces mesures est l'interconnexion étendue et réglementée. Pulse Canada milite depuis une décennie en faveur de cette politique. Il a été positif de voir des partis de toutes les allégeances reconnaître la valeur proconcurrentielle de l'interconnexion étendue et les avantages économiques qu'elle procure.

Nous, agriculteurs, devons faire les frais d'une chaîne d'approvisionnement qui ne fonctionne pas. Il suffit de visiter nos installations pour le constater. Le mauvais fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement se traduit pour moi par des niveaux d'inventaire plus élevés, des coûts d'entreposage accrus, des frais d'intérêt supplémentaires, des écarts plus marqués et des prix plus bas pour mes produits.

Le problème ne se limite cependant pas au coût d'entreposage d'une plus grande quantité de céréales sur de plus longues périodes. Une grande partie de notre production de légumineuse est transportée par conteneur. Lorsque la chaîne d'approvisionnement qui assure le transport de ces produits de la Saskatchewan vers les installations de transbordement de Vancouver est défaillante, il y a une incidence encore plus importante sur nos résultats financiers. Une quantité de wagons ne correspondant pas à ce que nous avons commandé et l'imprévisibilité du service à destination de Vancouver créent des retards. Ces retards entraînent souvent des frais de surestimation et de détention de conteneurs. Si les wagons et les conteneurs ne sont pas déchargés et chargés à temps au port, nous manquons le navire que nous avons réservé pour expédier nos légumineuses au client à l'étranger. Les fenêtres d'expédition ainsi ratées entraînent des pénalités au titre du prix qui sont intégrées dans les contrats standard.

Comme il n'est que trop courant pour notre secteur de connaître ce genre de problèmes, les entreprises doivent souvent se tourner vers des modes de transport plus coûteux ou élargir leurs fenêtres d'expédition afin d'atténuer les risques, ce qui ne fait que réduire davantage la rentabilité et augmenter les coûts. Ces coûts supplé-

mentaires ne peuvent pas être refilés à nos clients parce que nous sommes en concurrence avec les Australiens et les nouveaux producteurs de la région de la mer Noire. La plupart de ces coûts doivent être assumés par les producteurs sous la forme de prix réduits pour leurs légumineuses et de primes de risque plus élevées.

L'essentiel pour moi, en tant que producteur, c'est que nous ayons accès à un système offrant une plus grande quantité de wagons, de meilleurs tarifs et un meilleur service. Pour y arriver, il faut qu'il y ait de la concurrence. Le projet pilote mené de 2014 à 2017 et celui qui est en cours montrent tous les deux que l'interconnexion étendue fonctionne. Même lorsque l'expédition n'est pas prise en charge par un autre transporteur, tout indique que l'interconnexion étendue incite le transporteur d'origine à faire le nécessaire pour décrocher le contrat. Il offre alors le nombre de wagons souhaité à un prix correspondant à celui demandé par l'autre transporteur. C'est ça, la concurrence. Nous ne devrions jamais nous attendre à rien de moins au sein de notre système de transport ferroviaire des marchandises.

La concurrence permettra de déployer la bonne quantité de wagons au bon endroit, au bon moment et au bon prix. Lorsque cela se produira, nous aurons moins souvent à absorber des pénalités et à payer pour des solutions de rechange coûteuses, comme choisir un autre mode de transport ou prolonger la fenêtre d'expédition. C'est toute la chaîne d'approvisionnement canadienne qui en bénéficiera, ce qui se traduira par de meilleurs résultats pour les agriculteurs comme moi.

Il est temps de rendre permanent le projet pilote d'interconnexion étendue de 160 kilomètres. En fait, pour que tous les producteurs des Prairies puissent bénéficier pleinement de la concurrence accrue, il faudrait envisager une distance d'interconnexion de 500 kilomètres. Il n'y a aucune raison d'étudier la question plus avant. Agissons dès maintenant pour pouvoir continuer à contribuer à la croissance de notre économie.

Je vous remercie et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

● (0840)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Youzwa.

[Français]

Je cède maintenant la parole à Mme Levasseur, de l'Union des producteurs agricoles, qui dispose de cinq minutes.

Mme Stéphanie Levasseur (deuxième vice-présidente générale, Union des producteurs agricoles): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de nous accueillir aujourd'hui.

Je m'appelle Stéphanie Levasseur. J'ai le plaisir d'être ici en tant que productrice de pommes à Frelighsburg, dans le Sud du Québec, et à titre de deuxième vice-présidente générale de l'UPA, soit l'Union des producteurs agricoles.

L'UPA regroupe plus de 42 000 producteurs et productrices agricoles, qui exploitent près de 29 000 entreprises dans toutes les régions du Québec. Elle représente tous les secteurs de production agricole, et ses membres sont actifs sur les marchés tant locaux que nationaux et internationaux.

Comme vous le savez, l'apport économique de l'agriculture et de la foresterie est indéniable. En 2023, ces entreprises agricoles ont généré des recettes totales de 13 milliards de dollars, ce qui fait de l'agriculture la plus importante activité du secteur primaire au Québec. De plus, selon une étude produite par nos économistes en 2022, le potentiel de croissance du secteur agricole est évalué à 23 % d'ici 2030, soit 4 % de plus que l'économie québécoise dans son ensemble. Ces quelques chiffres démontrent bien l'importance à accorder à l'agriculture et les conséquences que peuvent avoir certaines décisions sur ce secteur névralgique de notre économie.

Le premier sujet dont je veux vous entretenir est la mise aux normes des passages à niveau. Comme l'a dit mon collègue M. Spoelstra, le 28 novembre prochain, soit dans moins de trois semaines, tous les passages à niveau de compétence fédérale devront être conformes au Règlement sur les passages à niveau.

Le CN a trouvé un nombre restreint de passages à niveau privés qui nécessitent encore des investissements de mise aux normes importants pour respecter ce règlement.

Conformément à la réglementation en vigueur, ces coûts devront être assumés par les producteurs et productrices qui utilisent ces passages. Comme on l'a déjà dit, les coûts estimés sont de 600 000 à 2 millions de dollars pour chacun de ces passages à niveau. S'ajoute à cela un coût annuel qui peut s'élever à 10 000 dollars pour l'entretien de l'équipement.

Vous comprendrez que ces montants excèdent largement la capacité financière des agriculteurs concernés. En l'absence de solutions viables, la seule option pourrait être la fermeture de ces passages, ce qui rendrait complètement inaccessible une partie des terres agricoles et forestières des propriétaires concernés. Une telle situation serait inacceptable et causerait un préjudice considérable aux producteurs touchés.

Le CN nous informe avoir trouvé, à l'aide d'experts en la matière, des mesures de remplacement ayant des avantages équivalents en matière de sécurité et dont les coûts seraient substantiellement moins élevés dans le cas de plusieurs passages à niveau en milieu agricole. À la lumière de ces informations, l'Union des producteurs agricoles, tout comme la Fédération de l'agriculture de l'Ontario et, plus largement, la Fédération canadienne de l'agriculture, soutient l'initiative du CN visant à obtenir des exemptions réglementaires pour ces passages à niveau.

Ces exemptions sont d'autant plus critiques que le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, ou PASF, n'accepte plus de nouvelles propositions depuis 2022 pour des projets visant à améliorer la sécurité ferroviaire aux passages à niveau et le long des voies ferrées. Bien que nous encourageons vivement le gouvernement du Canada à recapitaliser le PASF pour couvrir les coûts de mise à niveau, d'entretien et de modification des passages à niveau privés, nous sommes bien conscients que tout nouveau financement ne sera pas disponible à temps pour respecter l'échéance de la fin du mois, stipulée dans les règlements, d'où l'importance d'accorder des exemptions réglementaires.

Je voulais aussi attirer votre attention sur l'importance cruciale de maintenir des services ferroviaires efficaces et fluides pour le transport de produits agroalimentaires, incluant les intrants à la production agricole comme les semences, les fertilisants et les équipements. Les perturbations ferroviaires représentent un enjeu stratégique pour le secteur agricole et agroalimentaire. Des retards dans la livraison de nos produits agricoles entraînent des conséquences

graves pour les entreprises agricoles et, par le fait même, pour l'ensemble de l'industrie agroalimentaire, et c'est sans compter l'impact direct sur le consommateur.

La crise du propane agricole, qui a eu lieu en novembre 2019, est un exemple concret. À l'époque une grève avait entraîné l'interruption du transport ferroviaire au Québec et ailleurs au Canada. En conséquence, l'approvisionnement en propane, essentiel pour plusieurs usages agricoles, notamment pour le séchage des grains en période de récolte, avait été gravement affecté. Cette pénurie de propane a particulièrement touché les agriculteurs québécois. Cette crise a révélé la dépendance importante de l'agriculture québécoise au transport ferroviaire pour l'approvisionnement en propane, entre autres, et a soulevé des questions sur la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

Nous avons observé, lors de la pandémie, à quel point notre résilience repose sur une chaîne logistique stable et fiable. Le secteur agricole, déjà confronté à des défis financiers et climatiques, ne peut pas se permettre de voir son accès au transport ferroviaire compromis. La situation actuelle appelle à des mesures urgentes pour garantir que le transport des biens essentiels, particulièrement ceux qui sont liés à l'agriculture, soit protégé et priorisé.

En conclusion, nous saluons le fait que les membres de ce comité ont pris l'initiative de s'intéresser à cette question. Nous espérons que les recommandations qui émaneront du Comité permettront d'adapter la réglementation et les programmes en vigueur à la réalité de la société canadienne d'aujourd'hui.

Merci.

● (0845)

Le président: Merci beaucoup, madame Levasseur.

Monsieur Sobkowich, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Wade Sobkowich (directeur général, Western Grain Elevator Association): Bonjour. Merci d'avoir invité la Western Grain Elevator Association, ou WGEA, à comparaître sur ce sujet très important.

La WGEA est une association nationale de sociétés céréalières qui manutentionnent plus de 95 % des exportations de céréales en vrac du Canada. Les expéditions de grain représentent environ 20 % des revenus des entreprises ferroviaires. Autrement dit, pour chaque tranche de cinq dollars gagnés par les principaux transporteurs du Canada, un dollar provient du secteur céréalière. Nos membres représentent une part encore plus importante du volume total de fret dans les plus grands ports du Canada, y compris ceux de Vancouver, Thunder Bay, Hamilton et Montréal.

Un service ferroviaire rentable et efficace est essentiel au bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement du grain du Canada. De concert avec bon nombre de ses partenaires agriculteurs et transformateurs de grains, la WGEA réclame depuis des décennies que des améliorations soient apportées aux lois régissant le transport ferroviaire. Je suis personnellement à l'emploi de la WGEA depuis 27 ans, et nous avons travaillé à l'amélioration de ces lois pendant tout ce temps.

Il y a un certain nombre d'éléments que nous préconisons et dont nous souhaiterions l'inclusion dans la Loi sur les transports au Canada. Premièrement, il faudrait faire en sorte que les compagnies de chemin de fer paient des pénalités réciproques lorsqu'elles ne livrent pas les marchandises dans les délais prévus. À l'heure actuelle, elles facturent les sociétés céréalières lorsqu'elles ne parviennent pas à charger les trains dans un délai de 24 heures ou une période équivalente, mais les entreprises ferroviaires ne font l'objet d'aucune mesure disciplinaire lorsqu'elles ne rendent pas un train disponible ou ne livrent pas son chargement à destination au moment où elles sont censées le faire. Nous pensons que la réciprocité est nécessaire dans ce domaine.

Deuxièmement, il conviendrait de maintenir le revenu admissible maximal afin d'éviter que les tarifs ferroviaires ne retombent en fin de compte sur les épaules des exploitations agricoles. Troisièmement, il faut transformer les plans pour le transport du grain et les plans de prévoyance pour l'hiver en mécanismes de reddition de comptes utiles. Je pourrai vous en dire davantage à ce sujet, si la chose vous intéresse. Quatrièmement, il faut mettre fin à la pratique de la soi-disant sous-traitance, qui permet aux entreprises ferroviaires d'amener les expéditeurs à renoncer aux droits que leur confère la Loi sur les transports au Canada. C'est une pratique qui a cours au moment où l'on se parle. Cinquièmement, il y aurait tout lieu d'améliorer les recours actuellement lourds et inefficaces qui sont offerts par l'entremise de l'Office des transports du Canada.

Voilà autant d'avenues stratégiques importantes qui méritent d'être prises en considération, mais il y en a une sixième, dont je parlerai pendant le temps qu'il me reste, et c'est l'interconnexion étendue. M. Youzwa vous a déjà expliqué de quoi il s'agit. C'est le meilleur exemple qui soit d'une solution à portée de la main. L'interconnexion étendue assure une concurrence véritable quant aux tarifs et aux services ferroviaires offerts aux expéditeurs qui sont captifs de l'un des deux principaux réseaux ferroviaires.

L'interconnexion étendue est l'un des seuls outils stratégiques qui permettent vraiment de faire en sorte que les deux monopoles ferroviaires du Canada — nous parlons d'un « monopole double », plutôt que d'un « duopole », parce qu'une entreprise située sur le trajet d'une ligne ferroviaire n'a pas le choix entre l'un ou l'autre — se livrent concurrence pour faire affaire avec les expéditeurs. Non seulement on permet ainsi l'accès à un autre fournisseur de services, mais on incite aussi le transporteur d'origine à offrir un meilleur service ou un meilleur prix qu'il ne le ferait autrement.

Le Canada a institué l'interconnexion étendue de 2014 à 2017, à la suite de ruptures de service catastrophiques dans le secteur ferroviaire en 2013. À l'époque, les compagnies de chemin de fer du Canada ont exprimé de vives objections à l'interconnexion étendue au motif qu'elle leur causerait d'importantes difficultés opérationnelles et économiques. Nous avons finalement pu constater, à la lumière de leurs ratios d'exploitation, que la rentabilité des transporteurs ferroviaires de catégorie I au cours de cette période de quatre ans a été meilleure qu'au cours de la décennie précédente. Nous savons pourtant que ces entreprises militent très activement contre le renouvellement de l'interconnexion étendue ou le prolongement de la distance couverte.

Plus récemment, un projet pilote visant à augmenter la limite d'interconnexion réglementée dans les Prairies a été approuvé dans le cadre du budget de 2023. Il est en place depuis septembre 2023, mais il ne s'étendra que sur une très courte période de 18 mois, ce

qui, pour diverses raisons que je pourrai vous expliquer, le rend très difficile à utiliser.

Essentiellement, l'interconnexion étendue donne aux expéditeurs desservis par une seule ligne ferroviaire la possibilité d'avoir recours à une autre compagnie de chemin de fer pour acheminer leurs produits vers les marchés à l'intérieur de la distance étendue, qui est de 160 kilomètres dans le cadre du projet pilote. Le mauvais service ferroviaire est souvent le résultat d'un sous-investissement de la part des compagnies de chemin de fer. Cependant, pour pouvoir se livrer concurrence, ces entreprises devront déployer plus de ressources, ce qui signifie qu'elles devront embaucher plus de gens. Le fait est que l'interconnexion étendue créera de l'emploi au Canada.

La menace de perdre des contrats incite les sociétés ferroviaires à revoir leurs tarifs marchandises qui influent sur le coût des produits pour les Canadiens et qui nuisent à notre compétitivité à l'échelle mondiale. Dans le cadre de l'interconnexion réglementée, l'Office des transports du Canada veille à ce que les chemins de fer soient pleinement indemnisés pour leurs coûts réels en plus d'avoir droit à une marge de profit. L'interconnexion étendue offre aussi d'autres options. Elle permet notamment de trouver des voies plus rapides et plus directes pour la circulation des marchandises. Cela réduit les coûts pour les expéditeurs et, par le fait même, pour les consommateurs. Cela libère également de la capacité ferroviaire de telle sorte qu'il devient plus facile d'acheminer les produits aux clients dans les délais prévus.

L'interconnexion étendue transforme essentiellement un marché monopolistique en duopole. Ce n'est pas l'idéal, mais c'est tout au moins préférable à un monopole. Même en l'absence d'une interconnexion dans les faits, l'accès à une autre option change le comportement des transporteurs ferroviaires. C'est là que se situe la valeur véritable de l'interconnexion étendue. Le transporteur principal n'a d'autre choix que de négocier.

Le but de l'interconnexion étendue est d'offrir à tous les expéditeurs captifs au moins une option concurrentielle. Pour que cela se produise dans le secteur céréalier, comme M. Youzwa l'a mentionné, la distance d'interconnexion étendue devrait être de 500 kilomètres pour permettre aux régions agricoles de la rivière de la Paix et de la rivière Carrot d'en bénéficier.

• (0850)

C'est un outil essentiel pour les expéditeurs canadiens qui a accru la concurrence tout en réduisant les coûts pour les expéditeurs et les consommateurs. Ce devrait être un droit permanent pour tous les expéditeurs canadiens.

Merci.

• (0855)

Le président: Merci beaucoup aux témoins.

Nous allons maintenant passer aux questions.

M. Barlow sera le premier. Vous avez six minutes.

M. John Barlow: Merci, monsieur le président.

Avant de poser mes questions, j'aimerais donner avis d'une motion dont j'espère que nous pourrions discuter mardi. La motion est la suivante:

Étant donné que:

a) le ministre de l'Agriculture a confirmé qu'il ne savait pas que la hausse de l'impôt sur les gains en capital était prévue dans le budget de 2024;

b) le ministre de l'Agriculture n'a mené aucune consultation auprès du secteur agricole;

c) le Comité a entendu des témoignages inquiétants et déchirants sur l'impact que la hausse du taux d'imposition des gains en capital aura sur les familles d'agriculteurs;

Que le Comité tienne au moins quatre réunions supplémentaires dans le cadre de son étude sur le transfert intergénérationnel des exploitations agricoles et nouveaux entrants.

J'espère que nous pourrions en discuter mardi. À la lumière des témoignages que nous avons entendus jusqu'à présent sur cette question, je pense qu'elle mérite d'être étudiée plus en profondeur.

Pour en revenir à l'étude en cours, monsieur Spoelstra, merci beaucoup de votre témoignage, ainsi que du vôtre, monsieur Youzwa, sur les passages à niveau.

Lorsque Transports Canada a modifié le Règlement sur les passages à niveau en 2022, il n'y avait essentiellement aucune différence entre un passage à niveau privé et un passage à niveau public. Le ministère a-t-il consulté la Fédération de l'agriculture de l'Ontario ou Pulse Canada?

M. Drew Spoelstra: À ma connaissance, non, il n'y a pas eu de consultation avec notre organisation, mais nous avons fait connaître à Transports Canada les préoccupations de nos membres en Ontario concernant les passages à niveau privés afin de nous assurer qu'ils reçoivent le soutien dont ils ont besoin pour aller de l'avant et entretenir ces passages à niveau, les coûts étant liés aux chemins de fer.

M. Terry Youzwa: Je pense que vous voudrez en discuter avec Stéphanie.

Nous n'avons pas parlé des passages à niveau privés, mais ils sont certainement importants pour qu'un agriculteur puisse avoir un accès raisonnable à ses propres terres. Nous ne nous sommes pas penchés sur cette question.

Mme Stéphanie Levasseur: À ma connaissance, non, nous n'avons pas été consultés. À l'époque, cependant, le programme était toujours en vigueur. Il y avait encore de l'argent dans le programme pour l'amélioration de la sécurité, mais les fonds ont manqué et n'ont pas été renouvelés depuis, de sorte que ceux qui pouvaient être mis aux normes cette année-là l'ont été, mais tous les autres sont tombés à l'eau.

M. John Barlow: Je veux m'assurer que les gens comprennent de quoi nous parlons lorsque nous parlons des passages à niveau dans les exploitations agricoles. Il ne s'agit pas de passages à niveau sur des voies publiques, des autoroutes ou quoi que ce soit du genre. Dans la plupart des cas, il s'agit de passages à niveau éloignés où passe de l'équipement agricole peut-être une ou deux fois par année pour aller d'un champ à l'autre. Il est fort probable que les seules personnes qui utiliseraient ce passage à niveau seraient les propriétaires de la terre ou les agriculteurs. Ai-je raison?

Si l'on remonte aux années 1800, lorsque le chemin de fer a été construit, des préoccupations ont-elles été soulevées au sujet de la sécurité du public à ces passages à niveau? Y a-t-il eu un tollé à Transports Canada pour dire que ces passages à niveau devaient être améliorés?

[Français]

Mme Stéphanie Levasseur: Il n'y en a pas eu à ma connaissance.

Effectivement, ces passages à niveau sont situés sur des terres privées. Ils sont utilisés seulement par les propriétaires qui sont

producteurs, ou leurs employés, qui les traversent pour faire les travaux dans les champs ou les boisés de l'autre côté.

Au cours des années 1800, ces terres étaient probablement boisées et n'étaient pas utilisées. Il y avait beaucoup moins de problèmes à cette époque, mais, depuis, les terres ont été mises en culture et, maintenant, ces passages à niveau servent uniquement aux producteurs pour accéder à leurs champs qui sont de l'autre côté.

Je n'ai pas entendu parler de problèmes liés à des accidents ou des incidents impliquant des propriétaires ou d'autres personnes.

[Traduction]

M. John Barlow: Merci.

Je vous laisse la parole, monsieur Spoelstra.

M. Drew Spoelstra: À notre connaissance, il n'y a pas eu beaucoup de problèmes, voire aucun, en Ontario ou dans le reste du pays en ce qui concerne le matériel agricole qui traverse les voies ferrées, mais la sécurité est de la plus haute importance pour tous nos membres et pour les chemins de fer. Nous voulons nous assurer que les passages à niveau sont sécuritaires et que les agriculteurs ont un accès raisonnable à leurs champs un nombre minimal de fois par année, comme vous l'avez mentionné.

Il y a eu des changements, évidemment, à la vitesse et à la fréquence des trains, ainsi qu'à la taille de l'équipement agricole. Au fil du temps, je suis certain qu'on s'intéresse davantage à la façon dont les passages à niveau changent et évoluent, mais comme vous l'avez mentionné, ces ententes remontent à la fin du XIX^e siècle, à l'époque où les chemins de fer ont coupé ces fermes en deux. Nous voulons que les accords continuent d'être honorés.

● (0900)

M. John Barlow: Merci.

J'aimerais maintenant changer de sujet et m'adresser à M. Youzwa ou à M. Sobkowich.

Je sais qu'on demande que le projet pilote d'interconnexion qui se terminera au printemps soit prolongé de 30 mois.

M. Sobkowich, comme vous l'avez mentionné, il y a eu la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain de 2014 à 2017. On a pu alors clairement démontrer que l'interconnexion élargie donne de bons résultats. Elle réglait un problème que vous avez qualifié de catastrophique. C'est une mesure qui a été prise par le gouvernement conservateur précédent.

Je suis curieux de savoir pourquoi on demande de prolonger le projet pilote de 30 mois alors que je pense qu'on a démontré que la mesure fonctionne. Pourquoi ne pas simplement demander que cela devienne permanent?

Le président: Malheureusement, le temps est écoulé. Je vais essayer de le gérer un peu mieux pour vous à l'avenir, Monsieur Barlow. C'est un travail difficile.

Vous avez 20 ou 30 secondes, monsieur Sobkowich.

M. Wade Sobkowich: Cela devrait devenir permanent. La demande de 30 mois découle d'une estimation de ce qui serait possible, mais l'objectif, c'est que cela devienne permanent.

Il devrait s'agir d'une disposition de plein droit. L'accès à la concurrence, donc à au moins une autre option concurrentielle, devrait être une disposition permanente de plein droit.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Drouin, vous disposez de six minutes.

M. Francis Drouin (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

Je vais commencer par la Fédération de l'agriculture de l'Ontario. Monsieur Spoelstra, merci de comparaître devant nous.

Pour ce qui est des passages à niveau privés, les consultations ont commencé en 2014. Il y a ensuite eu un retard pour la mise en œuvre de la réglementation.

Vos membres ont reçu des lettres du CN et du CP. Quand les ont-ils reçues? Les ont-ils reçues il y a un an ou seulement quelques mois?

M. Drew Spoelstra: À ma connaissance, ils ont reçu les lettres en juillet dernier. Je pense que c'est le 2 juillet. Ces lettres portaient sur les exigences à venir pour les passages à niveau. Ils ont essentiellement reçu un ultimatum: soit les passages sont améliorés aux frais des agriculteurs, soit ils sont retirés.

M. Francis Drouin: Je sais que le CN essaie d'obtenir une exemption, et je pense que M. Bent a communiqué avec Transports Canada.

Je comprends que, aux passages à niveau publics, il peut y avoir 100 voitures par minute, mais à la ferme, il y a peut-être 5 ou 10 passages par année. Évidemment, le niveau de sécurité n'a pas besoin d'être le même. Il suffit peut-être qu'un train siffle pour indiquer qu'il s'en vient.

De toute évidence, il est tout à fait inacceptable de transférer les coûts de 600 000 \$ à 2 millions de dollars aux agriculteurs. Je vous remercie donc de votre présence. Nous essayons de trouver une solution raisonnable, parce que, encore une fois, refiler la facture est inadmissible.

En ce qui concerne l'interconnexion, la seule façon de changer la situation est de modifier la loi. Depuis six semaines, rien ne bouge à la Chambre. Je vous exhorte à appeler vos députés locaux. Je ne veux pas faire de partisanerie, mais vous pouvez leur dire que nous avons écouté tous les députés qui ont parlé de TDDC et que nous les avons entendus haut et fort. La Chambre doit revenir à ses travaux, car si nous n'avons pas assez de temps pour légiférer sur l'interconnexion, il y aura un hiatus après le mois de mars. J'aimerais en limiter la durée. Si nous ne pouvons pas le faire dans l'énoncé économique de l'automne, nous serons coincés. La ministre des Transports devra présenter un projet de loi à la leader du gouvernement à la Chambre. Cela prend du temps, et le temps est extrêmement précieux à la Chambre. Je vous demande donc d'envoyer des lettres.

Le deuxième appel que je vous lance porte également sur l'interconnexion. Je ne vous ai pas entendu dire si l'interconnexion fonctionne bien, mais c'est une bonne nouvelle. J'en entends seulement parler lorsqu'il y a des problèmes. Je vous exhorte, vous et vos organisations, à envoyer une lettre à la ministre des Transports pour expliquer les avantages de l'interconnexion pour vous, car il est certain que l'autre partie envoie des lettres décrivant pourquoi l'interconnexion ne devrait pas être prolongée. C'est le conseil que je vous donne.

Monsieur Youzwa, vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire que l'interconnexion fonctionne bien. Pouvez-vous expliquer au Comité pourquoi? Vous parlez aux expéditeurs. Vous parlez aux agriculteurs. Depuis que cette mesure a été mise en œuvre, le service ferroviaire s'est amélioré. Est-ce exact?

M. Terry Youzwa: Nous sommes des preneurs de prix dans un marché mondial. Nous sommes loin du port. Chaque fois qu'il y a une perturbation, c'est notre bénéficiaire net qui en souffre. Si nous ne trouvons pas de moyens d'innover, nous faisons face à des rendements décroissants, ce qui finit par mener à des pertes. Les données recueillies au cours de cette période ont montré que les compagnies céréalières qui ont eu recours au Règlement sur l'interconnexion élargie ont économisé 5,3 millions de dollars.

Par exemple, pour un itinéraire du CP entre Lethbridge et Stockton, en Californie, nous payons par tonne-mille. En passant par Vancouver, cela équivaut à un trajet d'environ 2 790 kilomètres. Un itinéraire du BNSF représenterait environ 2 145 kilomètres, soit une réduction de 23 % du kilométrage. Ce n'est pas sorcier. C'est concret. C'est un gain de 23 %. Ce n'est qu'un exemple.

Même si un produit ne passe pas par un autre transporteur, la menace qu'il le fasse fait baisser le prix. Il faut trouver des façons d'innover pour rester concurrentiel.

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

[Français]

Madame Levasseur, environ combien de vos membres devront assumer des coûts liés à la mise aux normes des passages à niveau au Québec? Avez-vous fait cette analyse?

Mme Stéphanie Levasseur: Au cours des 18 derniers mois, nous avons reçu plusieurs demandes. Nous avons réussi à régler à l'amiable plusieurs des cas, mais il reste à peu près cinq cas importants de producteurs du Québec qui devront investir des sommes de l'ordre de celles qu'on a mentionnées tout à l'heure.

● (0905)

M. Francis Drouin: La situation est-elle la même que celle de mes collègues de l'Ontario? Vos membres ont-ils reçu en juillet une lettre leur disant qu'ils allaient recevoir une facture de 600 000 \$ ou de 2 millions de dollars?

Mme Stéphanie Levasseur: En effet, ils ont reçu une lettre cet été, dans laquelle on leur proposait de nouvelles ententes qui les rendraient responsables des assurances, des coûts des travaux, etc.

M. Francis Drouin: Serait-il possible d'obtenir des copies de ces lettres? Je respecte évidemment la vie privée des agriculteurs. Vous pouvez supprimer les noms.

Je pense qu'il serait utile au Comité d'obtenir des copies de ces lettres.

[Traduction]

Monsieur Spoelstra, je vous pose la même question. Nous pourrions peut-être obtenir des copies de ces lettres. Je ne veux pas voir les noms — par respect pour la confidentialité —, mais j'aimerais m'assurer que nous les transmettions à la ministre.

Merci beaucoup.

[Français]

Le président: Nous passons maintenant à M. Perron pour six minutes.

M. Yves Perron (Berthier—Maskinongé, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous, que ce soit en ligne ou en personne.

Madame Levasseur, dans votre allocution d'ouverture, vous avez parlé du programme de mise à niveau qui est terminé.

Pouvez-vous nous donner des détails sur ce programme? Combien d'argent était en jeu? S'agit-il d'un programme qui a été mis en place lorsque la réglementation a changé? Est-ce un programme de longue date?

Je voudrais qu'on comprenne bien la situation.

Mme Stéphanie Levasseur: Si vous le permettez, je vais demander à mon collègue M. Tougas de répondre à cette question. Il est probablement plus au courant des fins détails de tout cela.

M. David Tougas (coordonnateur, Économie et commerce, Union des producteurs agricoles): C'est un programme de longue date, mais je ne peux pas préciser depuis combien de temps il est en vigueur. Cela dit, ce programme a surtout été utilisé par les municipalités, mais il est quand même accessible aux propriétaires privés pour la mise aux normes des passages à niveau, notamment.

Comme le mentionnait Mme Levasseur dans son allocution, il n'y a plus de fonds disponibles depuis plusieurs mois. Il n'y a donc plus moyen d'accéder à ces sommes. Ainsi, lorsque les compagnies ont besoin de faire des travaux de mise aux normes et que ces travaux doivent avoir lieu sur la terre des producteurs et des productrices agricoles, ces derniers doivent payer l'entièreté de la facture.

M. Yves Perron: Corrigez-moi si je me trompe. De ce que je comprends, un programme de longue date existait pour la mise aux normes des passages à niveau; or, au moment où on change la réglementation et augmente les exigences, le programme n'existe plus.

Vous aviez accès au programme quand vous n'en aviez pas besoin, et, maintenant que vous en avez besoin, il n'existe plus. On appelle cela de la grande cohérence gouvernementale.

Je ne sais pas si vous avez un commentaire à faire là-dessus.

Mme Stéphanie Levasseur: Vous l'avez dit.

M. Yves Perron: C'est donc une de vos recommandations.

Quelle justification vous donne-t-on quand on vous dit qu'à partir du 28 novembre, il y aura de nouvelles exigences pour vous permettre de traverser un chemin de fer sur votre terre isolée avec votre tracteur?

J'aimerais comprendre cela.

Mme Stéphanie Levasseur: Selon moi, c'est l'exemple parfait d'une réglementation aveugle. On n'a pas pris le temps de faire la distinction entre le risque sur une route publique et celui sur une terre privée, où il y a peu ou pas de circulation et où il n'y a certainement pas de circulation publique puisque c'est utilisé uniquement par le propriétaire.

Je pense que la réglementation a été faite pour s'appliquer partout sans qu'on ait pris le temps de trouver des façons de l'adapter à des endroits où le risque est moins élevé.

M. Yves Perron: Revoir cela de façon intelligente et moduler les exigences pourrait aussi être une recommandation.

Mme Stéphanie Levasseur: C'est ce que nous demandions lorsque nous parlions de trouver d'autres façons de répondre à la mise aux normes, comme l'utilisation d'un sifflet, par exemple. Avant de commencer la réunion d'aujourd'hui, nous nous demandions comment il se faisait que nous soyons capables de suivre des avions dans le ciel, partout au monde, mais que nous ne puissions pas savoir au moyen de notre téléphone qu'un train s'en vient.

Il y a moyen de trouver des solutions, avec la technologie d'aujourd'hui, ou d'améliorer la visibilité. Par exemple, on peut enlever plus de végétation sur une plus large étendue près des passages à niveau. Il y a toutes sortes de façons de faire qui permettraient d'améliorer la sécurité sans qu'il y ait nécessairement des barrières, des feux de circulation et le transport d'électricité à deux kilomètres de la route, dans le milieu d'un champ.

M. Yves Perron: D'accord.

À votre connaissance, y a-t-il beaucoup d'accidents à des passages à niveau sur des terres agricoles? Y a-t-il une justification à cette réglementation démesurée?

• (0910)

Mme Stéphanie Levasseur: Mon collègue M. Tougas pourra compléter ma réponse s'il le souhaite, mais, à ma connaissance, il n'y a pas eu d'accident entre un train et un producteur agricole au cours des dernières années.

M. Yves Perron: Historiquement, c'est le propriétaire du chemin de fer qui est responsable d'entretenir son réseau et de permettre aux producteurs agricoles de le traverser. Cela a été mentionné par plusieurs témoins tantôt.

Je comprends qu'il y a une nuance à faire, à savoir si on sépare ou non une terre en deux. J'ai deux sous-questions à ce propos.

Cette distinction, à savoir si on sépare ou non la terre en deux, a-t-elle toujours existé? De plus, pourquoi, tout à coup, est-on en mesure d'imposer des coûts aux producteurs agricoles?

Mme Stéphanie Levasseur: Je ne suis pas certaine de bien comprendre votre première question, mais le fait d'imposer des coûts aux producteurs agricoles n'est pas nouveau. Les ententes qui avaient été conclues au XIX^e siècle, quand le chemin de fer est passé, allaient dans ce sens.

Ce n'était toutefois pas les mêmes exigences et cela ne fonctionnait pas de la même façon. Cela n'a jamais vraiment été modifié au fil des ans, comme c'est aussi le cas de plusieurs vieilles lois ou réglementations qui, ne servant plus, ne sont jamais mises à jour. Le résultat, aujourd'hui, est qu'on se retrouve avec un problème.

En ce qui concerne la première question, il faudrait m'expliquer ce que vous voulez dire par distinction entre...

M. Yves Perron: Dans la note d'information du Comité, il est écrit que, si le passage à niveau sépare la terre en deux, les frais de la compagnie ferroviaire, s'il ne sépare pas une terre en deux...

Mme Stéphanie Levasseur: Il faut comprendre que ce n'est pas nécessairement complètement sur la terre du producteur agricole.

Le président: C'est parfait, monsieur Perron. Vous respectez votre temps de parole. Vous avez parlé cinq secondes de plus. Merci beaucoup.

Monsieur Boulerice, vous avez la parole pour six minutes.

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être avec nous, aujourd'hui, dans le cadre de cette étude importante.

D'emblée, je dois avouer que je suis un député de Montréal. Je représente Rosemont—La-Petite-Patrie. Pour moi, les passages à niveau, c'est quelque chose dont j'ai besoin pour assurer la sécurité des citoyens que je représente près du métro Rosemont. C'est une tout autre réalité.

Je trouve l'étude du Comité fascinante parce que j'apprends beaucoup de choses. La mise aux normes des passages à niveau sur les terres agricoles, ainsi que la responsabilité financière qui en découle, repose sur les épaules des gens que vous représentez, tout cela à cause de vieilles ententes et d'un vieux règlement qui datent du XIX^e siècle et qui n'ont jamais été actualisés. En matière de pouvoir des compagnies de chemin de fer au Canada, c'est assez hallucinant.

Madame Levasseur, vous avez parlé de cinq cas non résolus au Québec qui représentent des coûts pouvant aller de 600 000 \$ à 2 millions de dollars chaque fois. Qu'est-ce que cela représente pour vos membres? Quelles répercussions cela a-t-il sur la survie même de certaines fermes ou de certaines productions agricoles de membres que vous représentez?

Mme Stéphanie Levasseur: Je ne connais pas le nom de chacun de ces producteurs, mais, au Québec, plus de la moitié de nos membres ont des revenus de 100 000 \$ ou moins par année. Dans ce contexte, une facture de 600 000 \$ à 2 millions de dollars pour la mise aux normes d'un bout de rail de chemin de fer qui ne fait même pas la largeur de la salle de comité et qui est utilisé 5, 10 ou 15 fois par année, c'est assez exorbitant.

Cela peut impliquer de laisser aller ou de perdre complètement l'accès à la portion de terre qui se trouve de l'autre côté de la voie ferrée, parce qu'on n'a pas les moyens de payer ces travaux. On n'a ni les moyens ni la capacité de rembourser un prêt pour faire de tels travaux. De petits ou de grands lots peuvent se situer de l'autre côté de la voie ferrée.

M. Alexandre Boulerice: Comme vous l'avez dit, la réglementation est aveugle et ne tient pas compte des particularités de la réalité agricole des gens que vous représentez.

Je trouve intéressant que vous vous demandiez comment il se fait qu'on n'ait pas la technologie pour être en mesure de voir si le train s'en vient ou non. En zones urbaines, la réalité est tout autre, avec une foule de gens. De plus, comme vous l'avez dit, il n'y a pas eu d'accident ou d'incident.

Monsieur Spoelstra, pour les gens que vous représentez, à combien chiffrez-vous le coût de la mise aux normes des passages à niveau? Quel est le nombre de cas?

● (0915)

[Traduction]

M. Drew Spoelstra: Les coûts sont les mêmes qu'au Québec, surtout pour les passages à niveau privés. Nous constatons cependant que les coûts de drainage sont exorbitants, et les chemins de fer essaient de se soustraire à leur responsabilité d'assumer les coûts de drainage des voies ferrées. Il ne s'agit pas seulement du drainage de nos propriétés agricoles. Les voies ferrées et le système sous-jacent ont également besoin que le drainage se fasse correctement.

C'est une occasion pour les chemins de fer, les municipalités et les agriculteurs de collaborer. C'est ainsi que fonctionne la Loi sur le drainage de l'Ontario. Les gens qui utilisent le système paient les coûts. Cela comprend les chemins de fer, et nous voulons donc nous assurer que les ententes du début du XX^e siècle soient toutes respectées et qu'elles se poursuivent à l'avenir.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur Sobkowich, vous avez parlé d'un double monopole.

Comment jugez-vous l'attitude des deux grandes compagnies de chemin de fer canadiennes en général, soit le Canadien National et le Canadien Pacifique? Comment sont vos relations avec ces deux géants du rail?

Monsieur Spoelstra, vous pouvez commencer.

[Traduction]

M. Wade Sobkowich: Si vous avez un silo en plein milieu de la Saskatchewan et que le CN ou le CPKC passe là, vous êtes dépendant d'un monopole. Vous devez expédier vos produits selon les conditions imposées par la compagnie de chemins de fer.

Ce que nous voulons, ce sont des mesures législatives qui visent à rééquilibrer la relation sur le plan commercial, pour avoir le type de relation qui serait en place s'il y avait de la concurrence. On parle des chaînes d'approvisionnement, et les chaînes d'approvisionnement sont liées à l'économie. Il est maintenant plus important que jamais de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour acheminer les produits à nos clients en temps opportun. Sinon, cela engendre des coûts supplémentaires et notre réputation en souffre. Nous ne tirons pas parti de toutes les possibilités, et nous ne sommes pas en mesure de réinjecter dans l'économie canadienne autant de dollars étrangers que nous pourrions obtenir pour les produits que nous cultivons et exportons. La relation est très asymétrique à l'heure actuelle.

L'interconnexion élargie serait un outil, mais nous en avons besoin d'autres aussi. Nous avons besoin de sanctions réciproques. Nous avons besoin d'autres mesures dans la Loi sur les transports au Canada pour que le pouvoir de négociation dans notre relation avec les chemins de fer soit réparti plus équitablement. Lorsque les chemins de fer et les exploitants de silos discutent pour s'entendre sur les conditions de service, ils devraient le faire en tant que partenaires égaux dans cette relation commerciale, et non pas que ce soient les chemins de fer qui imposent les conditions, en gros, aux compagnies céréalières.

J'espère que cela répond à votre question.

Le président: Merci, messieurs Sobkowich et Boulerice. Le temps est écoulé.

Nous passons maintenant à M. Epp, pour un maximum de cinq minutes.

M. Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

En tant qu'ancien producteur de tomates destinées à la transformation, j'ai eu l'occasion d'aller en Californie à de nombreuses reprises. Il y a une expression qui vient de cet État: on boit le whisky et on se bat pour l'eau. La province de l'Ontario existe depuis longtemps et s'attaque au même type de problème, bien que du point de vue opposé — non pas l'accès à l'eau, comme en Californie, mais plutôt le drainage de l'eau. La Loi sur le drainage de l'Ontario est la plus ancienne loi de la province. Depuis 100 ans, les deux compagnies de chemin de fer ont respecté cette loi.

J'aimerais d'abord m'adresser à la Fédération de l'agriculture de l'Ontario.

Monsieur Spoelstra, pourquoi pensez-vous qu'au cours des cinq dernières années, les deux compagnies de chemin de fer semblent contester une loi qu'elles respectent depuis plus de 100 ans? Ma municipalité de Chatham-Kent est celle qui compte le plus de ponts, en grande partie sur des canalisations. Dans la municipalité de Perth East, le CN fait l'objet de poursuites. Ma municipalité poursuit CPKC. Pourquoi?

M. Drew Spoelstra: Je vous remercie de la question. Je pense que M. Bent a peut-être quelque chose à dire à ce sujet également.

En grande partie, tout le monde constate une augmentation des coûts d'exploitation en raison de l'inflation et d'autres enjeux, et les agriculteurs font certainement les frais d'une grande partie des pressions inflationnistes dans nos secteurs. Les intrants agricoles et toutes les autres choses dont nous avons besoin coûtent plus cher. Je suis sûr que les chemins de fer vivent la même situation. Ils cherchent des moyens de répartir ces coûts.

Il y a des ententes de longue date en place. Nous voulons nous assurer qu'elles sont honorées. Nous voulons nous assurer que les agriculteurs sont soutenus dans ces efforts. En ce qui concerne la Loi sur le drainage de l'Ontario, les coûts doivent être couverts par les personnes qui en bénéficient. Comme je l'ai mentionné, les municipalités assument une partie des coûts. Les chemins de fer devraient assumer leur part, et les agriculteurs devraient également faire de leur mieux pour assumer la leur.

Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Bent?

• (0920)

M. Jason Bent (directeur, Recherche politique, Fédération de l'agriculture de l'Ontario): Les chemins de fer essaient de profiter du fait qu'ils sont sous réglementation fédérale. Dans leur esprit, cela signifie qu'ils n'ont pas à se conformer ou à respecter la loi de la province où se trouvent les travaux de drainage, ou le passage à niveau, dans ce cas-ci.

M. Dave Epp: J'ai fait quelques recherches, parce que cela ne touche pas seulement ma municipalité. Je crois que c'est en 1996 que la Loi sur les chemins de fer a été abrogée et remplacée par des dispositions réparties entre la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire.

À votre connaissance, le gouvernement de l'époque avait-il l'intention de modifier la politique sur le drainage et les responsabilités des chemins de fer? Je trouve un peu étrange que la loi ait été modifiée à la fin des années 1990 et que, tout à coup, environ cinq ans plus tard, nos deux chemins de fer nationaux semblent la contester. Veuillez nous dire ce que vous en pensez.

M. Jason Bent: Je vous remercie d'avoir souligné que la Loi sur les chemins de fer a été abrogée et remplacée.

L'une des dispositions dans cette loi exigeait que les compagnies de chemin de fer respectent les lois provinciales sur le drainage, à certaines conditions. C'est pourquoi nous demandons que la Loi sur les transports au Canada soit modifiée afin d'y inclure ce genre de dispositions et d'ordonner à l'Office des transports du Canada de tenir compte des lois provinciales sur le drainage et des décisions antérieures lorsqu'une question lui est soumise.

M. Dave Epp: J'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants des chemins de fer à ce sujet précisément. Selon eux, après 100 ans, ils s'occupent tout à coup de leurs eaux. En tant qu'agriculteur et que personne ayant été concerné par la Loi sur le drainage à maintes reprises au fil des ans, cela me laisse un peu perplexe parce que, la dernière fois que j'ai vérifié, l'eau coule encore en descendant et doit aller quelque part.

Quel sera l'effet si les compagnies de chemin de fer réussissent à éviter de payer les coûts liés au drainage? Pouvez-vous expliquer à nouveau — je pense que M. Spoelstra a commencé à le faire — comment les coûts liés au nettoyage d'un drain, à la construction d'un pont ou au remplacement d'un pont sont-ils répartis entre les parties concernées?

M. Drew Spoelstra: Si on considère que les compagnies de chemin de fer ne sont pas responsables des coûts du drainage, ces coûts seront refilés aux agriculteurs et aux municipalités. Nous savons que les agriculteurs font déjà face à des coûts exorbitants liés à d'autres enjeux, et que les municipalités ont déjà de la difficulté à absorber certains coûts et doivent les refiler aux contribuables. Au bout du compte, ce sont donc les contribuables des municipalités concernées qui devront assumer une plus grande partie des coûts.

M. Dave Epp: Merci.

Normalement, je prends tout mon temps, mais je vais céder quelques secondes.

Le président: Vous serez donc inscrit sur ma liste de cartes de Noël cette année, monsieur Epp.

Nous allons passer à M. Louis pour un maximum de cinq minutes.

M. Tim Louis (Kitchener—Conestoga, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins d'être avec nous.

Nous parlons du chemin de fer en tant qu'infrastructure, et les infrastructures sont très importantes dans Kitchener—Conestoga, en particulier les routes et les ponts.

Nous avons parlé d'infrastructures qui ne sont pas très utilisées, comme les passages à niveau, certaines routes et certains ponts. C'est important parce que j'ai une communauté mennonite dans ma circonscription qui utilise des chevaux et des charrettes. Lorsqu'un pont ou une route doit être fermé et que les gens doivent faire un détour, c'est plus compliqué pour notre communauté mennonite que pour les autres de le faire.

Je suis heureux que nous ayons cette conversation. Nous essayons de trouver un équilibre entre sécurité et commodité. Je tiens à souligner que nous parlons de passages à niveau privés, et non publics, et que ces passages à niveau sont utilisés par les agriculteurs eux-mêmes et le sont peu souvent.

Mes questions s'adressent à M. Spoelstra, de la Fédération de l'agriculture de l'Ontario.

Vous avez parlé des coûts qui pourraient être refileés aux agriculteurs, soit de 600 000 \$ à 2 millions de dollars par ferme dans ce cas. Les agriculteurs n'ont pas les moyens de payer une telle facture. Soit cela leur coûtera de l'argent, soit ils devront faire un détour, ce qui est aussi coûteux pour eux, car le temps est de l'argent. Dans ma région, Waterloo, il y a 15 passages à niveau privés dans des fermes sur la ligne du CN, et 12 sur la ligne du CP, et nous en avons même 9 sur une petite ligne à Elmira. Cela nous touche donc beaucoup.

Pouvez-vous nous expliquer comment faire pour que les compagnies de chemin de fer paient la facture, ou comment modifier le processus de passage d'un train sur des terres privées? Quel type de mécanisme pourrait s'appliquer?

• (0925)

M. Drew Spoelstra: Pour ce qui est de la deuxième partie, je ne pense pas qu'il existe des façons de modifier le processus de passage d'un train. On peut seulement envisager d'autres façons d'assurer la sécurité. On peut peut-être faire un suivi des trains. Je pense que nous en avons déjà parlé. Un train pourrait siffler plus souvent lorsqu'il s'approche de certains passages à niveau privés.

Les passages à niveau privés, comme vous l'avez mentionné, sont absolument essentiels pour les agriculteurs et pour d'autres au sein de la communauté. Ils sont là parce qu'un jour le chemin de fer a coupé les fermes en deux. On l'a fait pour le bien du reste du pays, mais il fallait aussi que les agriculteurs aient un accès parce qu'ils en avaient besoin.

Nous avons mentionné quelques mesures que le gouvernement peut prendre selon nous. Il est important pour nous qu'il impose un moratoire immédiatement sur la fermeture des passages à niveau. Il peut confirmer que les améliorations à apporter et les problèmes de drainage relèvent de la responsabilité des compagnies de chemin de fer. Il peut empêcher les accords unilatéraux pour transférer les coûts d'entretien et d'améliorations aux propriétaires fonciers. Il est important aussi de financer le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire pour que les municipalités et les agriculteurs aient accès à du financement pour apporter des améliorations. Ensuite, il faut modifier la Loi sur les transports au Canada pour empêcher les compagnies de chemin de fer de transférer à d'autres des coûts qu'elles ont toujours assumés.

M. Tim Louis: Je vous remercie de votre réponse et de participer à cette discussion.

Nous pourrions peut-être reparler de la Loi sur le drainage. Je sais que vous l'avez déjà dit, mais il est utile de le répéter aux fins du compte rendu. Vous avez mentionné que les gens qui utilisent le système paient les coûts qui y sont associés, et que les compagnies de chemin de fer utilisent le système. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi ils doivent payer leur part?

M. Drew Spoelstra: Bien sûr. C'est ainsi que le système fonctionne. Ce sont les utilisateurs qui en assument les coûts. Pendant des années, cela a très bien fonctionné.

Les voies ferrées ne sont pas à l'abri des problèmes de drainage. Même si elles se trouvent parfois sur une plateforme surélevée, les zones qui l'entourent doivent être drainées. L'eau doit s'écouler quelque part. L'eau doit passer en dessous de la voie ferrée pour éviter d'endommager l'infrastructure sous-jacente.

Le système de drainage sert autant aux compagnies de chemin de fer qu'aux agriculteurs et aux municipalités de l'Ontario.

M. Tim Louis: Pendant la minute qu'il me reste, je vais passer à M. Sobkowich, de la Western Grain Elevator Association.

Nous allons entendre les compagnies de chemin de fer sans doute la semaine prochaine. Elles diront probablement qu'étendre l'interconnexion rend les chaînes d'approvisionnement moins efficaces ou dirige plus de grain vers les États-Unis. Comme c'est l'argument qu'elles feront valoir, pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. Wade Sobkowich: Le grain fait très rarement l'objet d'une interconnexion. Pour ce qui est des répercussions opérationnelles, elles sont minimales. Lorsque le projet pilote a été mené de 2014 à 2017, moins de 1 % des marchandises faisaient l'objet d'une interconnexion, et moins de 0,6 % de cela était du grain.

Les répercussions opérationnelles sont négligeables, voire inexistantes. Les compagnies de chemin de fer vont utiliser cet argument. Elles sont contre parce que cela crée de la concurrence, et cela leur déplaît. C'est un non-sens.

C'est très utile pour nous, parce que si la compagnie ne nous fournit pas un train ou ne le fait pas à un prix concurrentiel, aujourd'hui, en tant qu'exploitant d'un silo ou qu'expéditeur, nous devons attendre. Nous n'avons pas vraiment de pouvoir. Je ne devrais pas dire « aujourd'hui », parce que l'interconnexion étendue nous donne un certain pouvoir pour dire que si elle ne nous fournit pas le service, nous allons nous prévaloir de notre droit d'utiliser le transporteur concurrent. Le transporteur principal nous revient alors pour nous dire que, finalement, il pense pouvoir nous fournir un train la semaine prochaine.

L'efficacité de l'interconnexion étendue ne réside pas dans l'interconnexion comme telle. C'est le pouvoir de négociation que cela nous donne dans les discussions. Ce n'est vraiment pas un problème.

En ce qui concerne les emplois et les trains qui vont aux États-Unis, il ne faut pas oublier que les deux principaux transporteurs au Canada sont présents des deux côtés de la frontière. Ils ont des employés et de vastes réseaux des deux côtés de la frontière. Ils transportent constamment des marchandises de l'autre côté de la frontière.

Nous exportons beaucoup de grain aux États-Unis, mais la grande majorité de notre grain est transporté sur la ligne est-ouest. Le grain est acheminé à l'un des ports au Canada pour être expédié à l'étranger. Le grain qui est envoyé aux États-Unis est destiné à ce pays et non pas à être expédié ailleurs. Dans ce cas, il traverse la frontière et peut être transporté sur une certaine distance avant que la compagnie de chemin de fer ait besoin de passer d'un équipage canadien à un équipage américain. Ensuite, le trajet se poursuit. Cela n'a pas vraiment d'incidence sur les emplois canadiens non plus, si ce n'est que les compagnies de chemin de fer...

• (0930)

Le président: Monsieur Sobkowich, je suis désolé.

Monsieur Louis, vous avez eu deux minutes supplémentaires. Vous allez devoir m'envoyer une carte de Noël. J'aime le bon scotch, alors vous pouvez aussi l'envoyer par la poste.

[Français]

Monsieur Perron, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Madame Levasseur, j'aimerais entendre vos commentaires au sujet de l'interconnexion.

De ce que je comprends, c'est un problème important dans l'Ouest. Au Québec, est-ce qu'on utilise cette distance de 160 kilomètres?

Mme Stéphanie Levasseur: Non, on n'a pas ce problème au Québec parce qu'on a des accès routiers directs aux ports, je crois. Ce n'est donc pas un problème pour la province de Québec.

M. Yves Perron: Je vais m'adresser aux autres témoins. Je ne sais pas qui voudra intervenir au sujet de l'interconnexion.

La loi prévoit une distance de 30 kilomètres et, maintenant, le projet pilote allonge cette distance à 160 kilomètres. Tout le monde dit que cela fonctionne bien et qu'on devrait la rendre permanente.

Il y a maintenant des demandes pour que la distance soit maintenant de 500 kilomètres. Je ne suis pas opposé à passer de 160 à 500 kilomètres, mais j'aimerais comprendre pourquoi on demande d'aller si loin. A-t-on besoin d'une distance de 500 kilomètres partout? Pourrait-on rendre permanente la distance de 160 kilomètres et prévoir des mesures d'exception pour permettre à certains producteurs de bénéficier d'une distance de 500 kilomètres?

J'aimerais entendre votre opinion là-dessus.

[Traduction]

M. Drew Spoelstra: Tout comme au Québec, l'interconnexion n'est pas un gros problème pour nos membres partout en Ontario. Nous avons un très bon accès aux ports, comme le port de Hamilton, le port de Thunder Bay et d'autres ports également. Nous avons une bonne capacité de transport de nos produits, mais nous sommes conscients des problèmes auxquels font face nos amis dans l'Ouest et nous sommes en faveur d'étendre le projet d'interconnexion à 500 kilomètres.

[Français]

M. Yves Perron: Qu'en pensez-vous, monsieur Sobkowich?

Je demanderai à M. Youzwa de répondre par la suite.

[Traduction]

M. Wade Sobkowich: Aujourd'hui, le régime d'interconnexion étendue s'applique en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba, mais il est encore de 30 kilomètres dans le reste du pays.

Si on demande que la zone passe à 500 kilomètres, c'est que certains exploitants de silos et agriculteurs dans ces régions n'ont pas accès à un silo ayant une solution de rechange concurrentielle. À l'heure actuelle, 92 % des exploitants de silos ont un accès à moins de 160 kilomètres, mais cela ne tient pas compte des régions céréalières de la Colombie-Britannique, de sorte que ces exploitants de silos sont désavantagés sur le plan de la concurrence. La région de Carrot River, en Saskatchewan, est également désavantagée de ce point de vue. Pour les englober, il faudrait que la zone d'interconnexion soit prolongée à 500 kilomètres.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Boulerice, vous avez maintenant la parole pour deux minutes et demie.

M. Alexandre Boulerice: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir au coût des rénovations, des mises à jour des passages à niveau.

Si je comprends bien, le programme d'aide financière est à sec depuis plusieurs mois. On se trouve donc devant trois possibilités: le gouvernement pourrait remettre de l'argent dans le programme; on pourrait créer une exemption réglementaire — vous ne seriez pas obligés de le faire; le coût pourrait être assumé par la compagnie de chemin de fer.

Laquelle de ces trois options préférez-vous? Les voulez-vous toutes les trois?

Mme Stéphanie Levasseur: J'imagine que, l'option que vous préférez, c'est que la compagnie de chemin de fer paie.

M. Alexandre Boulerice: C'est vous qui l'avez dit.

Mme Stéphanie Levasseur: En fait, le programme ne sert pas seulement aux producteurs agricoles, il sert aussi aux municipalités et à l'ensemble de la société. Il s'agit d'un programme important. Je pense qu'il y aura toujours des mises à niveau ou des travaux à faire à ces passages à niveau, qu'ils soient publics ou privés. Il est donc important qu'il y ait un programme de soutien, d'où la demande de le renflouer.

Il est probablement trop tard pour que ce soit fait d'ici la fin du mois et pour respecter l'échéance du 28 novembre. C'est la raison pour laquelle nous demandons aussi des exemptions réglementaires, pour arriver à faire quelque chose rapidement et à moindre coût pour les producteurs, de façon à répondre à cette exigence avant la fin du mois. Les exemptions réglementaires sont aussi importantes.

À mon avis, il faut évaluer ou analyser la différence de risque entre les passages à niveau en milieu urbain, dans les municipalités ou sur les routes publiques et les passages à niveau qui sont en zone privée, où il y a très peu, ou pas du tout, d'accès au public et qui sont peu utilisés.

Je pense qu'il est possible d'équilibrer tout cela et de faire en sorte que la mesure réglementaire ne soit pas la même partout, puisque le risque n'est pas le même partout.

• (0935)

M. Alexandre Boulerice: Monsieur Spoelstra, voulez-vous ajouter un commentaire?

[Traduction]

M. Drew Spoelstra: Tout d'abord, nous voulons nous assurer que ces passages à niveau ne sont pas fermés, car les agriculteurs doivent pouvoir les utiliser. Je pense que c'est une solution rapide. On pourrait sans doute émettre une directive à ce sujet d'ici la fin du mois.

Nous voulons aussi nous assurer que les compagnies de chemin de fer assument leurs responsabilités et que ces accords historiques sont respectés. On pourrait apporter des modifications à la loi pour empêcher le transfert de ces coûts des compagnies de chemins de fer aux agriculteurs et à d'autres.

Le président: Merci beaucoup.

Chers collègues, nous passons maintenant à la troisième série de questions. Il y aura cinq minutes pour les conservateurs et cinq minutes pour les libéraux. Il nous restera ensuite une quinzaine de minutes. Il y aura une petite série rapide de deux ou trois minutes pour chaque parti, afin de nous rendre à 10 heures. J'ai moi aussi quelques questions à poser. Je suis toujours jaloux, car vous pouvez participer aux discussions.

Il semble que M. Steinley soit prêt à se lancer.

Vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Youzwa, y a-t-il un autre moyen d'acheminer vos produits sur le marché que d'utiliser le chemin de fer?

M. Terry Youzwa: C'est tout le problème. Nous n'avons pas de fleuve Mississippi comme aux États-Unis, où c'est l'armée qui paie pour le dragage. C'est une question tout à fait pertinente. Je ne pense pas que nous allons construire de nouveaux chemins de fer dans tout le pays. Nous devons trouver des moyens novateurs d'avoir de la concurrence.

Il faut aussi se rappeler qui est le client. Habituellement, la partie qui paie la facture est le client. Nous avons souvent l'impression que c'est le contraire dans la façon dont nous sommes traités.

M. Warren Steinley: Je sais que notre belle province est vaste, mais pour les autres membres du Comité, pourriez-vous nous dire quelle distance vos produits doivent parcourir avant d'arriver au port? Je pense que certains de mes collègues du Comité ne se rendent pas compte à quel point les distances sont grandes en Saskatchewan.

Carrot River est un endroit magnifique et on y pêche de très beaux poissons — j'ai vu que vous y avez attrapé un beau doré —, mais quelle distance vos produits doivent-ils parcourir avant d'arriver au port?

M. Terry Youzwa: Je vous remercie. Notre ferme se trouve à seulement 20 milles de Carrot River. J'aime bien la pêche au doré.

On parle d'une distance d'environ 4 000 kilomètres. Il ne faut pas oublier non plus la taille de notre production. Les agriculteurs dans l'Ouest exportent habituellement de 80 % à 90 % de leur production. Je pense que c'est beaucoup moins en Ontario et au Québec, où la production est destinée en très grande partie au marché intérieur. C'est une grande différence. Dans notre cas, les produits doivent être transportés sur 4 000 kilomètres pour atteindre Vancouver. C'est un coût très concret pour nous.

M. Warren Steinley: Quand on met les choses en perspective — 500 kilomètres par rapport à 4 000 kilomètres —, cela semble beaucoup plus raisonnable... certains se rendront sans doute compte qu'il s'agit de très grandes distances.

Êtes-vous au courant du rapport de l'APAS, l'Agricultural Producers Association of Saskatchewan, qui a été publié, il y a probablement environ cinq mois, sur le montant que les producteurs de la Saskatchewan versent aux chemins de fer en taxe sur le carbone? J'ai récemment entendu mon collègue libéral parler de 600 000 \$. Savez-vous combien les agriculteurs ont versé en taxe sur le carbone uniquement aux compagnies de chemin de fer l'année dernière et combien ils vont probablement leur verser cette année?

M. Terry Youzwa: Je ne peux pas vous donner ce chiffre de mémoire. Vous connaissez probablement la réponse.

M. Warren Steinley: Oui, je peux vous le dire, monsieur Youzwa. L'an dernier, le montant de la taxe sur le carbone déboursé par les agriculteurs de la Saskatchewan s'élevait à 36 millions de dollars. Cette année, on s'attend à ce que ce soit 57 millions de dollars. Il s'agit d'une augmentation de 21 millions de dollars. Fait intéressant, ces montants ne sont pas cachés. Il s'agit d'un supplément que

les compagnies de chemin de fer paient et qui figure sur la facture qu'elles remettent aux agriculteurs.

S'ils récupéraient cet argent, dans quelle mesure les agriculteurs pourraient-ils utiliser ces 57 millions de dollars supplémentaires qu'ils n'ont pas simplement à cause de la taxe sur le carbone libérale-néo-démocrate?

M. Terry Youzwa: Toutes ces taxes font augmenter nos coûts de production. Elles entraînent une diminution des bénéfices. Nous finissons par ne plus être viables. Nous avons les cultures les plus durables qui soient. C'est très difficile.

Payer une taxe sur le carbone n'est certainement pas une façon efficace d'améliorer l'environnement. Cela ne fonctionne tout simplement pas. D'autres pays vont combler le vide. Cela ne fait qu'augmenter nos coûts. Cela n'améliore pas nos résultats ni ne nous prépare pour l'avenir. Nous pouvons dépenser ce capital autrement.

• (0940)

M. Warren Steinley: Je suppose que vous essayez de consommer le moins de carburant possible sur votre ferme. Combien d'acres cultivez-vous en ce moment?

M. Terry Youzwa: Notre ferme s'étend sur 3 500 acres. Nous sommes passés à l'ensemencement direct et à la plantation de précision par GPS. Nous devons trouver des moyens d'être plus productifs, et nous le faisons. Nous fournissons notre part d'efforts.

L'agriculture et les forêts sont des puits. Ils séquestrent du carbone, et nous ne sommes pas payés pour cela. Il est très frustrant de travailler dans un contexte où nos contributions ne sont pas suffisamment reconnues.

M. Warren Steinley: Voici ma dernière question, pour rebondir sur ce que vous venez de dire.

Combien avez-vous récupéré en remises sur le carbone au cours des deux dernières années? Il semble y avoir une certaine confusion. Certains disent que les gens reçoivent plus en remises qu'ils ne paient. Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est dans le cas d'une ferme familiale de 3 500 acres? Combien avez-vous récupéré en remises?

M. Terry Youzwa: La ferme ne reçoit pas de remise sur le carbone. C'est la personne qui reçoit la remise. Les coûts sont inclus dans le prix que l'on paie pour un produit, et ils ne sont pas pris en compte dans ces remises. C'est un autre élément très frustrant.

Je ne suis évidemment pas un partisan de la taxe sur le carbone. Cela ne fait qu'augmenter les coûts et n'améliore pas l'environnement.

M. Warren Steinley: Je comprends. Merci beaucoup.

Le président: Je veux mentionner quelque chose. Monsieur Youzwa, avez-vous dit que vous êtes à Nipawin? C'est là que se trouvent les Hawks, n'est-ce pas?

M. Terry Youzwa: Oui. Ce n'est pas une bonne année pour les Hawks.

Le président: Non? D'accord.

Madame Murray, vous avez la parole pendant cinq minutes.

L'hon. Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Merci. Je suis heureuse d'avoir la chance de poser des questions.

La tarification du carbone est une bonne façon de réduire les émissions de gaz à effet de serre au Canada. Le régime doit être conçu de manière efficace, et je pense que des travaux sont en cours dans ce domaine. Jusqu'à présent, la tarification de la pollution au Canada a permis d'abaisser les émissions de gaz à effet de serre au pays en deçà de ce qu'elles auraient été autrement et de ce qu'elles étaient auparavant. Nous devons imposer un tarif sur la pollution par le carbone. Nous sommes toutefois toujours ouverts aux commentaires des représentants de l'industrie et d'autres personnes sur la manière de le faire le plus habilement possible afin de ne pas imposer un fardeau inutile sur une entité en particulier. Cela dit, il nous faut un régime de tarification du carbone, et nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires sur la façon de procéder.

Les compagnies de chemin de fer ont déclaré que les distances d'interconnexion étendues entraîneraient des retards, ce qui coûterait cher aux expéditeurs et aux agriculteurs. Elles menaceraient la rentabilité du transport.

Ma question s'adresse à chacun des témoins. En avez-vous tenu compte? Êtes-vous d'accord avec ces énoncés? Comment cela fonctionnerait-il?

J'essaie de voir où se trouvent ces renseignements. Les compagnies de chemin de fer disent que l'interconnexion étendue risquerait de ralentir la chaîne d'approvisionnement et nuirait aux producteurs. Que répondez-vous à cela?

M. Wade Sobkowich: Je peux répondre à cette question, si vous voulez.

M. Terry Youzwa: Le programme actuel n'a pas entraîné de retards ni causé de problèmes. Si vous aviez un monopole, ne vous efforcerez-vous pas de le préserver?

Le président: Monsieur Sobkowich, je pensais que vous alliez dire quelque chose.

M. Wade Sobkowich: J'allais ajouter quelque chose.

C'est une pratique courante depuis le début des années 1900. Les compagnies de chemin de fer sont passées maîtres dans l'art de gérer la complexité des opérations ferroviaires et d'assurer la collaboration en vue d'utiliser l'interconnexion de façon efficace. Elles le font tous les jours. À Vancouver, le CN utilise l'interconnexion entre la rive nord et la rive sud et le CP le fait vers la rive nord. Le Canada devrait pouvoir compter sur la concurrence pour motiver les compagnies de chemin de fer à faire preuve de créativité afin de résoudre tous les problèmes opérationnels qui pourraient survenir. Comme je l'ai déjà dit, l'interconnexion touche moins de 1 % de la circulation ferroviaire. Que la distance d'interconnexion soit de 160 kilomètres ou de 500 kilomètres, il ne s'agit toujours que d'une seule interconnexion qui est rarement utilisée.

L'hon. Joyce Murray: J'aimerais savoir si une interconnexion étendue de 500 kilomètres changerait les réponses. Il y a eu un projet pilote où la distance d'interconnexion était de 150 kilomètres, je crois. Croyez-vous que les chaînes d'approvisionnement risquent d'être ralenties si la distance d'interconnexion atteint 500 kilomètres? Pensez-vous qu'il devrait y avoir un projet pilote pour mettre à l'essai cette limite plus importante?

J'aimerais obtenir la réponse de ceux qui pourraient avoir des renseignements à ce sujet.

● (0945)

M. Wade Sobkowich: Comme je l'ai mentionné, à l'heure actuelle, 92 % des silos ont accès à un lieu de correspondance dans un

rayon de 160 kilomètres. Nous envisageons d'ajouter 8 % des silos dans l'Ouest du Canada, avec le prolongement à 500 kilomètres.

Comme je l'ai dit, l'interconnexion est rarement utilisée. Il n'y aura donc pas d'incidence sur les opérations. Il n'y en aura pas avec une interconnexion étendue de 500 kilomètres. Il n'est donc pas nécessaire de lancer un projet pilote. L'interconnexion étendue de 500 kilomètres devrait être permanente.

L'hon. Joyce Murray: Je suis tout à fait d'accord pour dire que les agriculteurs dans la région de la rivière de la Paix devraient également avoir accès à l'interconnexion.

Je n'ai pas d'autres questions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Murray.

Chers collègues, il nous reste un peu de temps. Je vais donner deux minutes et demie à chaque parti, et je prendrai peut-être une minute à la fin pour poser quelques questions.

Madame Rood, vous avez deux minutes et demie.

Mme Lianne Rood (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président.

Nous savons que l'Ontario compte plus de 45 000 kilomètres en infrastructure de drainage et deux millions d'hectares de terres cultivées, et qu'il est nécessaire d'assurer le drainage et d'éliminer l'excès d'eau pour éviter la perte de nutriments et la dégradation des sols. Certaines municipalités de ma circonscription peinent à entretenir les infrastructures de drainage.

Nous savons que les compagnies de chemin de fer sont obligées d'effectuer des paiements pour contribuer aux efforts de drainage. Je me demande pourquoi des compagnies ferroviaires comme le CN ne respectent pas la loi et ne paient pas leur part. Tout à l'heure, vous nous avez parlé de ce qu'il pouvait en coûter à nos municipalités et nos agriculteurs et de ce que nous pouvions faire pour obliger les compagnies de chemin de fer à respecter la loi et les empêcher de refiler ces coûts aux consommateurs. Nous avons entendu la plupart de ces réponses.

Je suis simplement curieuse. Si la taxe carbone était abolie, les compagnies de chemin de fer auraient-elles l'argent nécessaire pour régler les problèmes de drainage en Ontario?

M. Drew Spoelstra: Je pense qu'il faudrait demander aux compagnies de chemin de fer si elles pensent qu'elles seraient en mesure d'assumer ces coûts si leurs coûts étaient moindres. Selon moi, elles chercheraient quand même à transférer une grande partie des coûts associés au drainage et aux passages à niveau privés à d'autres, comme aux municipalités ou aux personnes qui utilisent ces services.

Comme je l'ai dit, il s'agit d'accords qui existent depuis longtemps. Nous voulons nous assurer qu'ils sont respectés et nous aimerions que des modifications législatives soient apportées pour qu'ils le soient.

Je pense que nous avons abordé la majorité des questions, mais il s'agit là de coûts exorbitants qui pourraient être refilés aux agriculteurs et aux municipalités. Les chemins de fer sont utilisés tous les jours et doivent être bien entretenus. Nous voulons que des mesures de sécurité soient adoptées et appliquées. Cependant, le système ferroviaire doit supporter ces coûts.

Le président: Merci, madame Rood.

Madame Taylor-Roy, vous avez deux minutes et demie.

Mme Leah Taylor Roy (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie tous nos témoins de leur présence.

J'ai l'impression que c'est le déséquilibre de pouvoirs entre les compagnies de chemin de fer — qui, parfois, détiennent un monopole — et les agriculteurs qui est au coeur du problème.

J'ai quelques questions précises à propos de ce que nous avons entendu jusqu'à présent.

Monsieur Youzwa, vous avez déclaré que le programme de tarification de la pollution n'a eu aucun impact. Êtes-vous un expert dans ce domaine? Quelles recherches avez-vous effectuées à ce sujet? Sur quoi vous appuyez-vous pour affirmer cela?

M. Terry Youzwa: Je pense qu'il faut une carotte plutôt qu'un bâton pour sensibiliser les gens et préparer l'avenir. L'autre réalité, comme on l'a dit aujourd'hui, c'est que le Canada a peut-être diminué... mais une plus grande pollution...

Mme Leah Taylor Roy: Je comprends ce que vous pensez de la question. Je suis désolée. Vous êtes ici à titre de témoin expert, et j'essaie de comprendre comment votre expertise vous permet d'évaluer l'incidence des politiques climatiques sur l'environnement. Je sais qu'il y a beaucoup de rumeurs ou de convictions communes à ce sujet. Je veux seulement confirmer quelque chose: vous n'avez pas effectué de recherches et vous n'avez pas d'autres preuves, autres que vos croyances, qui vous permettent de croire que ce programme ne fonctionne pas. Les émissions ont diminué de 8 % et 300 experts en science du climat et en économie ont démontré que ce programme était l'un des moyens les plus efficaces de réduire la pollution.

Dans un autre ordre d'idées, je m'interroge sur la tarification de la pollution, dont nous parlons. Quatre-vingt-treize pour cent des carburants agricoles sont exemptés de la taxe sur le carbone. Savez-vous quelle part de vos carburants est assujettie à cette taxe et quelle proportion de vos dépenses totales serait consacrée à la taxe sur le carbone?

● (0950)

M. Terry Youzwa: Je pensais que nous étions ici pour parler des façons d'améliorer le système ferroviaire.

Mme Leah Taylor Roy: Je suis désolée. Tout à l'heure, vous avez parlé de la tarification du carbone et je voulais simplement y revenir. Mais nous pouvons passer à autre chose.

Vous pourriez peut-être parler des compagnies de chemin de fer. Elles ont été extrêmement rentables. Le CN a réalisé un profit de 5,43 milliards de dollars l'année dernière, et le CP a réalisé un profit de 3,54 milliards de dollars. Ces compagnies disposent des ressources nécessaires. La question est de savoir si elles les utilisent pour soutenir les agriculteurs et les initiatives qui ont une incidence sur les changements climatiques.

Pensez-vous que les compagnies de chemin de fer pourraient en faire davantage pour aider les agriculteurs avec les passages à niveau, le drainage, etc.? Êtes-vous plutôt d'avis qu'elles ne le font pas parce qu'elles n'ont pas assez d'argent et que la tarification de la pollution leur rend la tâche très difficile?

Le président: Votre temps est écoulé. Je vous demanderais de fournir une brève réponse.

Excusez-moi. Je n'ai pas vu à qui s'adressait votre question. Cela dit, quiconque veut répondre...

Mme Leah Taylor Roy: Ma question s'adressait à M. Sobkowich.

Le président: Je vous saurais gré de répondre brièvement, monsieur Sobkowich.

M. Wade Sobkowich: Vous avez raison de dire que les compagnies de chemins de fer réalisent d'énormes profits. Or, cela ne les empêche pas d'essayer de refiler le plus de coûts possible aux expéditeurs et aux agriculteurs. Je pense que c'est un peu ce qui se passe dans ce cas-ci, et c'est ce que nous devons garder à l'esprit. C'est pour cette raison que nous devons faire tout en notre pouvoir pour modifier la Loi sur les transports au Canada afin de rééquilibrer la relation entre les compagnies de chemin de fer et les utilisateurs. L'interconnexion étendue peut y contribuer, mais il existe d'autres moyens et il faut les envisager.

Mme Leah Taylor Roy: Merci beaucoup.

La réglementation gouvernementale est donc nécessaire pour que le système de libre marché fonctionne pour les agriculteurs.

Le président: Merci.

[Français]

Monsieur Perron, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Monsieur Sobkowich, j'aimerais clarifier la question que vous avez soulevée concernant le prolongement de la distance d'interconnexion à 500 kilomètres. Vous dites que ce serait utilisé de façon marginale, que cela servirait à environ 8 % des producteurs.

Comment pourrait-on formuler cela pour que ce soit plus facilement acceptable pour le gouvernement? On ne prolongerait pas nécessairement partout la distance d'interconnexion à 500 kilomètres. Pourrait-on faire cela? On pourrait rendre permanente la distance d'interconnexion actuelle de 160 kilomètres, et on pourrait déterminer dans quelles régions elle devrait être prolongée de 500 kilomètres.

De cette façon, il serait plus probable que le gouvernement accepte cette proposition. Qu'en pensez-vous?

[Traduction]

M. Wade Sobkowich: On pourrait délimiter, à l'aide de coordonnées GPS, par exemple, la région de la Colombie-Britannique, les régions productrices de grains de la Colombie-Britannique et la région de Carrot River; n'importe quel endroit où un silo n'a pas accès à un lieu de correspondance dans un rayon de 160 kilomètres. Cela concerne le grain. Nous savons toutefois que cette mesure s'appliquerait également à d'autres secteurs. Le secteur minier et le secteur forestier, par exemple, sont aux prises avec les mêmes difficultés que nous connaissons avec les chemins de fer. Un rayon de 500 kilomètres pourrait également les aider.

Je pense que ce pourrait être une solution pour l'industrie céréalière. Par contre, il est important de tenir compte des autres secteurs lorsque l'on examine cette question.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup, monsieur Sobkowich.

Monsieur Youzwa, je vous pose la même question.

[Traduction]

M. Terry Youzwa: Je suis d'accord avec ce qu'a dit M. Sobkowich. Il nous faut seulement trouver des façons novatrices d'accroître la concurrence et lui laisser libre cours.

[Français]

M. Yves Perron: Je m'adresse encore à vous deux.

Plus tôt, le débat a dérapé sur la taxe sur le carbone. Le projet de loi C-234 dort actuellement au Parlement; il propose d'accorder une exemption pour le séchage du grain.

Si, demain matin, nous devons procéder au vote sur ce projet de loi à la Chambre des communes, quel serait votre message aux députés des différentes formations politiques qui sont présents, ici, et plus particulièrement à ceux des formations politiques qui empêchent les travaux de progresser? Nous pourrions voter sur le projet de loi C-234 et vous accorder cette exemption maintenant.

[Traduction]

M. Terry Youzwa: Nous ne séchons pas le grain parce que nous voulons le sécher. Nous séchons le grain parce que c'est essentiel pour garantir sa qualité. Il n'est pas très logique de devoir payer des taxes sur le carburant que nous brûlons pour améliorer la qualité du grain afin de pouvoir le vendre et éviter de devoir le détruire parce qu'il est de mauvaise qualité.

• (0955)

Le président: Merci, monsieur Perron.

[Français]

Monsieur Boulerice, vous avez la parole pour deux minutes.

M. Alexandre Boulerice: Je vous remercie, monsieur le président.

Je dispose de deux minutes, et vous êtes quatre intervenants.

Je vais m'éloigner un peu de la question du jour pour me tourner vers l'actualité.

Le futur président américain nous a dit que son gouvernement allait imposer des tarifs sur tout. Comment envisagez-vous cela pour votre industrie? Quelles répercussions prévoyez-vous? Que voulez-vous que le gouvernement canadien fasse dans ces circonstances?

[Traduction]

M. Drew Spoelstra: Il va sans dire que des défis potentiels se profilent à l'horizon avec certains enjeux commerciaux dans les secteurs de l'agriculture. Nous voulons nous assurer que l'ensemble de notre secteur agricole sera soutenu et que nous pourrions poursuivre la relation commerciale que nous entretenons avec les États-Unis. Il est évident que certaines questions échappent à notre contrôle, mais nous aimerions que les négociateurs et les gens au sein du gouvernement adoptent une position commerciale équilibrée qui soutienne tous les secteurs de l'agriculture, afin que l'ensemble du secteur puisse poursuivre sa croissance et demeurer prospère et que nos agriculteurs puissent continuer à faire leur travail.

M. Terry Youzwa: Nous entretenons une relation commerciale très fructueuse au sein de l'ACEUM et les chaînes d'approvisionnement sont étroitement intégrées. J'encourage donc les fonctionnaires qui ont travaillé sur cet accord à faire tout en leur pouvoir pour qu'il continue à fonctionner dans l'intérêt des trois pays.

[Français]

Mme Stéphanie Levasseur: Je pense que mes collègues l'ont bien dit: la chaîne d'approvisionnement entre les deux pays est assurément interreliée et interdépendante. Faire en sorte que les ententes commerciales fonctionnent bien est à l'avantage aussi bien des Américains que des Canadiens.

Nous nous attendons à ce que le gouvernement du Canada respecte ses engagements envers le secteur agricole, qu'il s'assure de bien protéger nos acquis et maximise ses efforts pour que nous puissions avoir accès aux marchés de l'autre côté de la frontière.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, chers collègues.

Je vais poser quelques questions rapides.

Ma première question s'adresse aux représentants de la Fédération de l'agriculture de l'Ontario. Avez-vous une idée des sommes que les compagnies de chemin de fer devraient normalement verser pour soutenir le réseau de drainage? Messieurs Spoelstra et Bent, vous avez dit que les compagnies se sont désengagées ces dernières années, ne voulant pas contribuer. Vous avez parlé de poursuites judiciaires. Avez-vous une idée générale de la contribution que les compagnies de chemin de fer pourraient apporter pour soutenir ce réseau?

M. Jason Bent: Nous n'avons pas d'estimation, mais cela crée un précédent. Au titre de la Loi sur le drainage, lorsque des travaux de drainage doivent être effectués sur des drains municipaux, le coût est lié à l'évaluation en fonction de la superficie drainée pour chaque parcelle. C'est donc lorsque ce travail est entrepris qu'il y aurait une évaluation et la compagnie de chemin de fer choisit de jouer la carte fédérale.

Le président: Très rapidement, parce que je ne veux pas abuser du temps de mes collègues, avez-vous une idée de la répartition des coûts en temps normal? Je suppose que cela dépend du projet, mais est-ce 30 %, 50 % ou 70 %? Comment détermine-t-on quel pourcentage des coûts d'un projet sera assumé par la compagnie de chemin de fer?

M. Jason Bent: On le détermine en fonction de la superficie des terres drainées. Ensuite, si des travaux doivent être effectués sur un ponceau sous la voie ferrée, par exemple... cette question n'est pas liée aux coûts.

Le président: L'un des points que vous avez soulevés concerne l'inscription dans la loi fédérale d'un élément qui, d'après ce que j'ai compris de votre témoignage, existait auparavant dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, mais n'existe plus dans la Loi sur les transports au Canada. Comme vous l'avez mentionné et comme il en a été question dans les témoignages, il existe des ententes de longue date à cet effet en Ontario.

ChatGPT m'indique que d'autres administrations ont des lois semblables sur le drainage. Vous avez parlé de lois provinciales. Votre demande ne concerne-t-elle que l'Ontario ou est-elle plus générale? La FAO est-elle d'avis que nous devons protéger l'entente qui existe en Ontario? Je pose cette question parce que nous n'avons pas entendu parler de nombreux autres cas qui touchent d'autres régions du pays.

M. Jason Bent: Notre demande concerne toute loi provinciale sur le drainage, et n'est donc pas propre à l'Ontario. Un amendement possible consisterait à donner à l'Office des transports du Canada des instructions pour qu'il tienne compte des lois provinciales sur le drainage lorsqu'il prend des décisions.

● (1000)

Le président: Enfin, M. Steinley a parlé de la tarification du carbone. Il se peut que notre point de vue sur la question soit légèrement différent. J'ai déclaré en Chambre que si nous voulons vraiment réduire les émissions, rien ne peut être gratuit. Pour y parvenir, il faut soit réglementer les activités, ce qui signifie que les coûts pour l'application de la réglementation seront parfois répercutés sur les consommateurs, soit mettre en place un mécanisme de tarification. Je taquine parfois mes collègues conservateurs en leur disant que c'est la façon la plus conservatrice de procéder sur le marché. Il est également possible de subventionner les activités, mais d'une façon ou d'une autre, les mesures seront financées par l'argent des contribuables.

Il y a différentes façons d'envisager la question, mais je pense qu'il convient de se demander comment les chemins de fer parviennent à refilet les coûts aux expéditeurs.

Monsieur Sobkowich, M. Steinley nous a parlé des sommes que les agriculteurs et les expéditeurs doivent déboursier. La tarification du carbone vise à favoriser un changement de comportement. Si l'intégralité de ce coût est refiletée, sans qu'il y ait de disposition pour qu'un coût réel soit imposé aux compagnies de chemin de fer afin de les inciter à changer de comportement pour réduire les émissions... Je suis d'accord avec Mme Murray pour dire que ce système a des effets positifs au pays: il entraîne une réduction des émissions. Or, il faut se demander s'il est appliqué de façon équitable. J'ai été surpris de ne pas vous entendre à ce sujet.

La Western Grain Elevator Association souhaiterait-elle qu'une limite soit établie pour le montant de la tarification du carbone qui pourrait être refiletée à ses expéditeurs? M. Steinley affirme que c'est 100 %. L'Agricultural Producers Association of Saskatchewan Inc. a proposé la même chose. Qu'en pensez-vous?

M. Wade Sobkowich: Nous sommes d'accord, c'est certain. Nous n'avons pas de recommandation précise parce que, bien sûr, ce coût nous arrive sous la forme d'un tarif marchandises, que nous incluons au coût offert à l'exploitant agricole. Dans la plupart des cas, c'est une sorte de transfert pour nous, même si une partie est absorbée par les sociétés céréalières.

Je pense que ce qui compte, c'est que nous sommes un pays tributaire des cours du marché mondial. Ce n'est pas comme si nous pouvions refilet ce coût supplémentaire au client. Voilà qui nuit à notre capacité de soutenir la concurrence internationale. Si on ne peut pas soutenir la concurrence, on ne peut pas aller chercher autant de capitaux étrangers.

Le président: Je comprends tout cela, monsieur Sobkowich; je saisis cette remarque. Ce que je veux clarifier, c'est ceci: dites-vous au Comité que la totalité de la tarification du carbone payée par le CN est refiletée à vos membres?

M. Wade Sobkowich: Oui, c'est exact.

Le président: D'accord. Vous seriez alors en faveur d'un régime législatif qui limiterait la possibilité que cela se produise. Peut-être que ce ne devrait être que 50 %, parce que les chemins de fer devraient assumer une partie de cette responsabilité.

Si nous, les parlementaires, devons faire une chose semblable, les compagnies ferroviaires seraient-elles en mesure de transférer autrement les coûts qu'elles accumulent? Seriez-vous protégés si c'était inscrit dans la loi?

M. Wade Sobkowich: C'est une bonne question, dont je ne connais pas tout à fait la réponse.

L'industrie céréalière bénéficie de ce qu'on appelle le revenu admissible maximal, qui régit le montant que les chemins de fer peuvent exiger pour transporter le grain réglementé. Il est peut-être plus simple de surveiller cet élément dans les céréales que pour d'autres secteurs.

Les compagnies de chemin de fer sont très imaginatives pour rendre la monnaie de leur pièce à ceux qui mettent en place des règles et des règlements concernant les prix. Je pense donc qu'elles trouveraient probablement un moyen de récupérer ces sommes. Cependant, nous appuyons certainement les positions de nos collègues de l'industrie à ce sujet.

Le président: Je pense que le Comité gagnerait à savoir si c'est une recommandation que nous pourrions transmettre à la ministre des Transports. Vous pouvez nous remettre votre position officielle dans les prochains jours, le cas échéant.

Chers collègues, je vous remercie de votre indulgence.

M. Dave Epp: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Epp.

M. Dave Epp: En réponse à votre question aux témoins et pour la gouverne du Comité, je souligne qu'une lettre a été envoyée en avril 2023 au ministre des Transports de l'époque pour décrire les coûts que les municipalités doivent assumer, avec une réponse des chemins de fer. La lettre provenait du canton de Perth East, et faisait suite à un sondage de l'Association des municipalités de l'Ontario auquel 60 municipalités ont répondu, dont 48 % avaient des drains ferroviaires sur leurs terres. L'entretien impayé s'élevait à 500 000 \$ — c'était au printemps 2023. L'aménagement d'installations permanentes impayées a coûté environ 1 million de dollars, et quelque 2,7 millions de dollars de projets et de mises à niveau ont été retardés en raison de la position des chemins de fer.

C'était il y a maintenant un an et demi, de sorte que ces chiffres sont inférieurs. Je peux remettre ce document au Comité.

Le président: Oui. Je pense que ce serait utile. C'est important. Évidemment, comme on l'a mentionné, une affaire judiciaire est en cours, mais il serait important d'avoir un peu de certitude entre les lois provinciales et fédérales.

Je remercie infiniment nos témoins. Au nom de tous mes collègues, je vous remercie de votre travail dans le secteur agricole et de votre contribution à cette étude.

Chers collègues, à notre retour, nous accueillerons des représentants des deux principales compagnies ferroviaires et de l'Association des chemins de fer du Canada. Il sera important de dialoguer avec eux également.

Je dois demander aux partis de proposer des témoins pour l'étude que nous entreprendrons sur la protection des terres agricoles. Si votre parti n'a pas proposé de témoins à la greffière, veuillez le faire le plus rapidement possible afin que nous soyons en bonne posture.

J'espère que vous profiterez tous de votre semaine de relâche avec vos électeurs.

La séance est levée. Nous nous reverrons dans deux semaines.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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