



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

AGRI • NUMÉRO 022 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mercredi 2 avril 2014**

—  
**Président**

**M. Bev Shipley**



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

Le mercredi 2 avril 2014

• (1530)

[Traduction]

**Le président (M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC)):** La séance est ouverte.

Nous recevons des témoins aujourd'hui.

On m'informe que l'appel de la sonnerie pourrait se faire entendre pendant une demi-heure à un moment donné. Dans ce cas, nous devons malheureusement interrompre nos délibérations pour aller voter, après quoi nous reprendrons.

Je souhaite la bienvenue aux témoins qui sont ici dans le cadre de notre étude du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

Il vient d'y avoir un changement. Il n'y aurait apparemment pas de vote, ce qui signifie que nous ne serons pas interrompus, si tout va bien.

Nous accueillons aujourd'hui Richard Phillips, président du Canada Grains Council; Humphrey Banack, vice-président de la Fédération canadienne de l'agriculture, qui est accompagné de Garnet Etsell, exécutif du British Columbia Agricultural Council; et Richard Gray, professeur de la faculté des politiques, de la gestion et de l'économie des ressources biologiques à l'Université de la Saskatchewan, qui comparait à titre personnel par vidéoconférence, je crois.

Je souhaite la bienvenue à chacun d'entre vous.

Nous allons commencer par la Fédération canadienne de l'agriculture.

Vous avez huit minutes, monsieur Banack.

**M. Humphrey Banack (vice-président, Fédération canadienne de l'agriculture):** Monsieur le président, mesdames et messieurs, je vous remercie.

Votre sonnerie me fait penser au transport du grain dans l'Ouest canadien: il fonctionne parfois, et d'autres fois non, et on ne sait jamais vraiment à quoi s'en tenir d'un bout à l'autre du système. Nous démarrons nos camions et pensons pouvoir livrer le grain lundi, mais ce n'est pas possible. Nous voulons le livrer mardi, mais un autre imprévu survient...

Il est merveilleux de savoir que nous ne sommes pas les seuls dans ce pays dont les chaînes d'approvisionnement se font interrompre régulièrement.

Je m'appelle Humphrey Banack, et je suis le premier vice-président de la Fédération canadienne de l'agriculture, ou FCA. Ma femme et moi dirigeons une ferme céréalière de troisième génération de 4 500 acres dans le secteur de Round Hill, en Alberta, et cultivons environ 3 800 acres de légumineuses, d'oléagineux et de céréales. Le reste des terres est loué à des éleveurs de bovins locaux.

Je suis ravi d'être ici aujourd'hui pour discuter du projet de loi C-30. Je vais partager mon temps avec Garnet Etsell, un directeur de la FCA en Colombie-Britannique qui vous exposera les difficultés que rencontrent les éleveurs de bétail qui dépendent des grains des Prairies pour nourrir leurs bêtes.

La FCA a mis en place un comité sur le transport du grain et la logistique réunissant des producteurs agricoles et des expéditeurs de l'Ouest canadien qui émettra des recommandations concernant non seulement les problèmes à court terme de transport que rencontrent nos agriculteurs, mais aussi les solutions durables qui renforceront l'ensemble de la chaîne logistique. Mon témoignage d'aujourd'hui correspond donc au point de vue de ce comité.

Puisque nous assistons depuis plusieurs jours à la plupart des séances du comité à propos du projet de loi, nul besoin de répéter ce que bien des témoins vous ont déjà dit quant aux problèmes de service ferroviaire que les producteurs agricoles des Prairies ont rencontrés cet hiver.

Je tiens aussi à préciser que la FCA appuie sans réserve chaque recommandation des expéditeurs et des agriculteurs qui ont déjà témoigné devant le comité au sujet du projet de loi C-30, surtout celles qui se rapportaient aux accords sur les niveaux de service.

Je vais plutôt attirer l'attention du comité sur deux aspects dont il faut discuter davantage, selon nous.

Le premier est l'étendue du pouvoir commercial que les chemins de fer exercent sur la chaîne d'approvisionnement céréalière. Le comité se souviendra de ce qu'a dit le Comité d'experts chargé de l'examen des services ferroviaires:

Il ne fait aucun doute qu'une concurrence efficace existe sur certains marchés. Toutefois, selon divers facteurs, le comité n'estime pas que le niveau de concurrence *efficace* est aussi important que l'indiquent les chemins de fer.

Voici ce que le comité ajoute plus loin:

Compte tenu des facteurs mentionnés précédemment, le Comité conclut que les chemins de fer continuent d'exercer un pouvoir sur certains de leurs consommateurs et qu'il existe des secteurs et des régions où les options de concurrence sont limitées, voire absentes. Ce pouvoir sur le marché des chemins de fer entraîne un déséquilibre dans les relations commerciales entre les chemins de fer et les autres intervenants.

Je soulève ce point puisqu'il est lié aux accords sur les niveaux de service entre les expéditeurs et les chemins de fer. Même si la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises qui est entrée en vigueur l'an dernier prévoit la conclusion de contrats de service entre les expéditeurs et les chemins de fer, ces derniers ne sont guère portés à négocier des modalités et des niveaux de service qui répondent pleinement aux besoins des expéditeurs compte tenu de l'emprise qu'ils exercent sur le marché. Les expéditeurs n'ont qu'un seul recours: un processus d'arbitrage long et coûteux avec l'Office des transports du Canada, ou OTC.

Même si le gouvernement et l'industrie souhaitent tous deux que la chaîne d'approvisionnement céréalière repose sur des impératifs commerciaux et concurrentiels, le dernier cas n'est pas possible en raison du pouvoir commercial que les chemins de fer ont actuellement sur le transport du grain dans l'Ouest.

Pour remédier à cette situation, la FCA recommande d'inclure une disposition au projet de loi C-30 obligeant les chemins de fer et les sociétés céréalières à conclure des contrats sur les niveaux de service qui comporteraient des modalités et des mesures du rendement à l'image d'un marché vraiment concurrentiel. Nous comprenons qu'une telle disposition pourrait se trouver dans la réglementation future qui accompagnera le projet de loi. La FCA serait donc ravie d'aider le comité et le gouvernement à instaurer une réglementation qui répondra aux besoins de toute la chaîne d'approvisionnement.

Le deuxième point que je souhaite souligner est le besoin en wagons céréaliers.

Ces wagons, tout à fait indispensables dans le système canadien de transport du grain, offrent des choix intéressants aux agriculteurs pour la livraison des grains. Ils leur permettent d'avoir accès au transport ferroviaire, mais servent aussi de plafond concurrentiel sur les niveaux de base que les exploitants de silos-élévateurs peuvent facturer. La demande record de wagons céréaliers en 2013 démontre l'importance de cette avenue pour les agriculteurs des Prairies.

Toutefois, le retard dans la livraison du grain a aussi bouleversé le système de wagons de producteurs. Nous croyons que si le projet de loi C-30 ne prévoit pas des mesures assez musclées pour assurer la disponibilité des wagons et pour obliger les chemins de fer à en réserver, ces wagons seront oubliés.

• (1535)

Le projet de loi C-30 prévoit aussi la quantité minimale de grains que le CN et le CP doivent transporter chaque semaine pour la campagne agricole 2013-2014. Après consultation des chemins de fer et des manutentionnaires de grains, l'OTC recommandera les quantités minimales que les chemins de fer devront transporter par la suite. Pour que les besoins des utilisateurs de wagons céréaliers soient comblés, le projet de loi doit être amendé de façon à ce que l'OTC consulte ces derniers aussi avant de soumettre ses recommandations au ministre.

Pour optimiser leur rentabilité, le CN et le CP ont fermé ces 20 dernières années la moitié des voies d'évitement dont les producteurs agricoles se servent pour charger les wagons, aux dépens de ces derniers. Ce qui s'est passé à l'hiver et au printemps démontre que les infrastructures de transport du grain de l'Ouest canadien auront bientôt atteint leur plein rendement, si ce n'est déjà fait, ce qui rend les sites de wagons de producteurs d'autant plus importants. Le gouvernement doit imposer un moratoire pour empêcher le CN et le CP de supprimer ou de fermer de tels sites, sans quoi la position concurrentielle des céréaliculteurs de l'Ouest canadien continuera d'empirer. Pour augmenter davantage la capacité, le gouvernement doit aussi permettre le chargement de wagons céréaliers sur des voies d'évitement actuellement réservées au chargement d'autres marchandises.

Je vais maintenant laisser la parole à Garnet, qui nous parlera de...

**Le président:** Puis-je vous interrompre? Il y a encore du changement. Les lumières clignent, alors...

En fait, il semble que nous pouvons changer d'idée plus vite que les transporteurs de grain. Nous sommes à quelque distance de la Chambre, et je sais qu'il vous reste quatre minutes et demie.

Le comité souhaite-t-il laisser M. Etsell terminer son exposé avant de partir?

Monsieur Etsell, allez-y s'il vous plaît.

**M. Garnet Etsell (exécutif, British Columbia Agricultural Council, Fédération canadienne de l'agriculture):** Je m'appelle Garnet Etsell, et ma famille gère un élevage de dindes dans la vallée du Fraser, en Colombie-Britannique. J'ai aussi été le directeur financier d'un groupe d'entreprises agricoles de la vallée du Fraser pendant 13 ans. L'entreprise au coeur du groupe était une provenderie au service des industries laitières et avicoles.

C'est bel et bien un plaisir de pouvoir m'adresser à vous aujourd'hui. J'abonde dans le même sens que Humphrey, et je félicite le gouvernement de prendre cette initiative audacieuse visant à résorber la situation des retards de livraison du grain dans laquelle nous nous trouvons. Or, cette initiative a malheureusement entraîné des conséquences imprévues.

Je suis rassuré que les ministres Ritz et Raitt aient tous deux affirmé lundi devant le comité que l'initiative du gouvernement n'aurait aucune conséquence négative sur les autres marchandises. Mais je suis sérieusement préoccupé par leurs déclarations. La ministre Raitt a reconnu que le meilleur rendement des chemins de fer avant le décret était à ce jour de 9 800 wagons — nous avons entendu 9 500 hier soir —, alors que le décret parle de 11 000 wagons par semaine.

Ce qui m'inquiète, c'est que la différence dans le nombre de wagons sera comblée aux dépens d'autres marchandises. Jusqu'ici, on ne parle de compenser le retard dans la livraison du grain qu'aux points d'exportation. Qu'en est-il des secteurs à valeur ajoutée du bétail et des minoteries, qui dépendent des grains pour nourrir les animaux ou faire fonctionner les usines? Dans la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique, nous avons un secteur de l'élevage de 2 milliards de dollars qui dépend des grains des Prairies. Nous avons toujours besoin de 100 wagons par semaine, 52 semaines par année.

À l'heure actuelle, le secteur de l'élevage dépend à la fois des wagons de producteurs et des livraisons de petits terminaux indépendants, deux sources qui ont eu du mal à obtenir des services ferroviaires suffisants. Les quatre grandes sociétés céréalières ne prennent actuellement aucune commande de livraison locale, et compte tenu du décret et du projet de loi C-30, pratiquement tous les efforts de la société ferroviaire se concentrent sur l'acheminement des céréales aux points d'exportation.

Pour compenser ce manque à gagner, il a été proposé que la Colombie-Britannique fasse simplement venir les grains par camion. D'une part, on peut se demander si la capacité de transport par camion pourrait compenser ce manque et, d'autre part, le camionnage coûte 40 à 70 \$ de plus par tonne que le transport ferroviaire. Si la Colombie-Britannique se mettait à y avoir recours pour combler ses besoins en céréales fourragères, et si — j'insiste sur le mot si — nous pouvions transporter toute cette quantité par camion, cette solution coûterait annuellement 18 à 34 millions de dollars de plus au secteur de l'élevage. Ma simple exploitation agricole paierait 114 000 \$ de plus en transport seulement. C'est manifestement une option intenable.

Permettez-moi de citer Bob Dornan, secrétaire trésorier de l'Association de nutrition animale en Colombie-Britannique, à laquelle toutes les provenderies appartiennent, qui dit que nous devons:

accélérer la recherche de solutions pour assurer un approvisionnement ferroviaire fiable dans la vallée du Fraser. En cas d'urgence, on éviterait ainsi que le manque de céréales affecte directement le bétail, et on éviterait également toutes les répercussions subséquentes qui toucheraient tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement.

En somme, mesdames et messieurs, il faut reconnaître que les secteurs canadiens de l'élevage et des minoteries traversent eux aussi une crise puisqu'ils dépendent de la fiabilité du transport des grains des Prairies. Pour leur assurer une viabilité durable, nous recommandons donc d'inclure au projet de loi C-30 des dispositions visant à accorder la priorité aux céréales fourragères canadiennes et à d'autres marchés canadiens à valeur ajoutée.

Merci.

• (1540)

**Le président:** Merci infiniment de vos exposés.

Je vais demander à MM. Phillips et Gray de ne pas s'éloigner. Nous serons de retour dans une demi-heure. Nous devons peut-être discuter du déroulement du reste de la soirée afin de pouvoir tout de même écouter le plus d'exposés possible.

Je vais donc sans plus tarder suspendre la séance. Nous reviendrons dès que possible.

• (1540)

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1710)

**Le président:** Nous allons maintenant reprendre la séance; nous avons dû interrompre nos travaux pour aller voter.

Il y a évidemment eu un changement important à l'horaire. Je tiens à remercier tous nos témoins. Je sais que certains ont adapté leur horaire et leur emploi du temps afin de pouvoir continuer leur témoignage, et je vous en suis très reconnaissant.

Je sais que certains sont restés, comme M. Richard Phillips, et que d'autres sont sortis et reviendront à 20 h 30. Je pense que cela témoigne de l'importance du projet de loi et de la volonté des témoins à participer. Pour vous donner une idée, il est maintenant 17 h 10. J'aimerais passer à travers l'ordre du jour. Nous avons regroupé les témoins en vidéoconférence, et ils sont maintenant quatre à comparaître. J'aimerais poursuivre jusqu'à 18 h 20, ce qui nous laissera le temps de passer au groupe de témoins suivant et de reprendre vers 18 h 30.

Je vais donc sans plus tarder laisser la parole à nos témoins en vidéoconférence. J'ai déjà présenté M. Richard Gray, que je remercie d'ailleurs d'être resté. Nous écouterons aussi le témoignage par vidéoconférence de Kevin Bender, directeur de la Alberta Wheat Commission à Calgary; puis de Kevin Hursh, directeur général de la Inland Terminal Association of Canada.

J'invite donc dès maintenant M. Gray à commencer. Vous avez huit minutes.

**M. Richard Gray (professeur, University of Saskatchewan, Bioresource Policy, Business and Economics, à titre personnel):** Merci beaucoup de me donner l'occasion de m'adresser à votre comité, monsieur le président.

Je suis professeur d'économie agricole à l'Université de la Saskatchewan, un poste que j'occupe depuis 1990. Avant, j'ai été analyste du marché des cultures commerciales au ministère de l'Agriculture de la Saskatchewan. Je participe encore à la gestion de la ferme familiale à Indian Head, en Saskatchewan, et j'ai participé à l'organisation d'un sommet sur le transport et la manutention du grain qui s'est tenu le 26 mars dernier à Saskatoon.

La situation dans laquelle se trouve l'Ouest canadien est très difficile. Après une récolte record de 90 millions de tonnes pour l'ensemble des céréales au Canada, nous constatons que les stocks agricoles demeurent élevés et que les prix comptants baissent comparativement aux valeurs d'exportation, et je pense que notre réputation de fournisseur international de grain en souffre. Tout cela coûte très cher à l'industrie dans son ensemble.

Les initiatives visant à améliorer le niveau de service sont d'une importance capitale pour l'industrie. Du côté des prix, nous constatons notamment un creusement de l'écart entre les prix de la côte Ouest et ceux de la Saskatchewan. Pour l'instant, le niveau de base entre la Saskatchewan et Portland est de plus de 200 \$ la tonne, ce qui est environ 130 \$ de plus par tonne que l'échelle de prix régulière. De la même façon, si l'on prend le niveau de base du canola, y compris les marges de trituration, on constate des prix environ 160 \$ plus élevés qu'à l'habitude.

Malheureusement, la situation ne semble pas vouloir s'améliorer de si tôt. Compte tenu de l'abondance des récoltes cette année, nous aurons d'importants stocks de fin d'année qui s'ajouteront à la prochaine campagne agricole. Si les récoltes sont normales, nous aurons tout de même une abondance de grains l'année suivante, et ainsi de suite. Mais si la récolte est supérieure à la norme, la situation pourrait se poursuivre pendant un certain temps.

L'augmentation du niveau de base entre les frais de port et l'Ouest canadien a généré des bénéfices. Certaines de ces sommes iront aux producteurs agricoles qui ont eu la chance de conclure des contrats, une partie sera versée aux sociétés céréalières et aux transformateurs, alors qu'une autre se traduit en fusions. Le tout a des répercussions profondes sur les prix, et plus particulièrement sur les recettes des producteurs agricoles qui n'ont pas pu fixer leurs prix par contrat à l'avance.

Le point que je voulais apporter à la discussion, c'est qu'il faut trouver des solutions à long terme au problème de capacité sur la côte Ouest. Si le transport ferroviaire s'intensifie, la côte s'engorge vite. C'est de loin l'itinéraire le moins coûteux vers les marchés du Pacifique à partir de toutes les régions de l'Ouest canadien. De Brandon, c'est même l'itinéraire le moins coûteux vers l'Europe, à l'exception de Churchill, qui a un port modeste.

Malheureusement, le transport sur la côte Ouest n'a jamais dépassé 23 millions de tonnes, et la capacité de transport vers l'Ouest est limitée malgré la demande qui ne fera qu'augmenter. La production de l'Ouest canadien est à la hausse grâce à la réduction des jachères d'été, à l'amélioration des technologies et à l'amélioration de la qualité du sol en raison de la culture sans labour. Parallèlement, nous avons assisté à un virage vers les marchés du Pacifique aux dépens de ceux de l'Atlantique. Du côté de l'Atlantique, nous avons observé une croissance de la concurrence en provenance des exportateurs de la mer Noire et de l'Amérique du Sud. Nous avons aussi remarqué une augmentation de la demande asiatique. Nos marchés se trouvent vers l'Ouest, mais si nous ne pouvons pas expédier nos produits dans cette direction, nous devons nous rabattre vers l'Est et sur le Panama, ou du moins sur un marché où les prix sont bas, ce qui coûtera vraiment cher aux producteurs agricoles de l'Ouest canadien.

Ce ne sont que des calculs à l'improviste, mais il semble que si nous arrivions à créer une capacité suffisante sur la côte Ouest, nous pourrions économiser environ 800 millions de dollars en transport, en tenant compte de l'ensemble des niveaux de base, même ceux des marchés de l'Atlantique et des environs. Cette économie est énorme et aurait une incidence profonde à long terme sur la réduction du niveau de base. Il y a possiblement de grands avantages qu'il vaut la peine d'explorer.

Si nous le pouvons, je pense qu'il est important d'améliorer la situation en adoptant une politique pour augmenter la capacité, et en réfléchissant aux deux questions, y compris le plafond des recettes.

● (1715)

Une solution serait de faire un examen des coûts, qu'on aurait dû faire depuis un bon moment.

Deuxièmement, je propose d'appliquer une prime au plafond des revenus durant les trois mois d'hiver. C'est pendant cette période que les coûts sont les plus élevés pour les compagnies ferroviaires, et il serait logique à mon avis que la formule tienne compte, dans une certaine mesure, de la hausse des coûts marginaux. Il faut mettre en place des exigences efficaces pour les services ferroviaires et adopter un mécanisme en vue de les appliquer au plafond des revenus.

Je pense qu'il faut rétablir un organisme d'administration du transport du grain — un processus de gestion du carnet de commande. Si les vendeurs veulent passer des commandes, cela fonctionne bien quand il n'y a pas de contrainte de capacité. Mais quand les commandes s'accumulent — avec un retard de plusieurs semaines cette année —, cela devient très difficile de déterminer dans quel ordre les exécuter. Les décisions se prennent alors de manière arbitraire et les choses ne sont pas très bien gérées avec les mécanismes actuels. Il faut que quelqu'un mette de l'ordre dans tout cela.

Je crois également que nous avons besoin d'un mécanisme quelconque pour transmettre de l'information aux différentes compagnies. Elles ne sont probablement pas prêtes à échanger des renseignements entre elles, mais elles pourraient peut-être le faire avec des tierces parties, de façon à ce qu'on puisse s'assurer d'effectuer les expéditions prioritaires ou les plus importantes en premier, plutôt que de suivre des règles arbitraires.

Troisièmement, il faut assurer une planification et une logistique beaucoup plus efficaces en matière d'information. Je pense aussi qu'il faut un bien meilleur système public de prévisions dans l'Ouest canadien. Nous devrions avoir accès à des prévisions bimensuelles par des agrologues professionnels tout au long de l'été et jusqu'à la période de récolte, afin de ne pas rater la cible par des dizaines de millions de tonnes au bout du compte.

J'ai des réserves à propos du projet de loi C-30, qui prévoit l'établissement des niveaux de service de transport au 1<sup>er</sup> juillet. Je crois que c'est beaucoup trop tôt. À cette date, nous ne savons toujours pas si un gel va ravager nos cultures ou si nos récoltes vont être au-dessus des moyennes. C'est tout simplement trop tôt dans la campagne agricole, et avoir des règles strictes ou une date fixe dans la loi pourrait poser problème en ce qui a trait à la planification. Nous avons besoin de règles plus souples et adaptatives, et non pas d'une date aussi hâtive.

Je pense aussi que nous avons besoin de meilleurs rapports sur les prix, et je dirais qu'une bourse des grains pour la côte Ouest pourrait s'avérer très utile afin d'avoir plus d'information. La solution consiste entre autres à accroître la capacité physique du système aux principaux goulots d'étranglement. Cela comprend les gares actuelles, les nouvelles gares, les systèmes de transport par

conteneurs, l'amélioration du réseau ferroviaire, et évidemment, un programme public d'incitatifs à la planification dans l'ensemble du système aiderait à y arriver.

Nous devons accroître la concurrence d'un bout à l'autre de la chaîne d'approvisionnement. Cela veut aussi dire d'accroître la concurrence aux terminaux portuaires, et donc peut-être de faire entrer en jeu de nouvelles installations et de nouveaux joueurs. J'avancerais par ailleurs que procéder à une vente à un seul acheteur à Prince Rupert permettrait à un autre joueur d'entrer en scène et de maximiser l'utilisation de ces installations.

Pour le transport ferroviaire, les dispositions sur les manœuvres interréseaux sont les bienvenues. Je ne sais pas comment elles s'imbriquent dans la loi, mais elles sont certainement les bienvenues. Je pense que l'idée d'utiliser davantage les chemins de fer de courtes lignes est aussi importante. Les courtes lignes ont une meilleure capacité de pointe.

Finalement, pour ce qui est d'accroître la capacité du réseau ferroviaire, il faudra peaufiner le tout, mais il serait important de maintenir les wagons de producteur pour favoriser la concurrence.

● (1720)

**Le président:** Je vais devoir vous demander de conclure votre présentation.

**M. Richard Gray:** Oui, d'accord. Juste une dernière chose.

Sans planification et mesures à long terme, les niveaux de base vont demeurer élevés, réprimant les revenus agricoles et la croissance économique nationale.

Merci.

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

Nous passons maintenant à M. Kevin Bender, de l'Alberta Wheat Commission. Vous avez huit minutes, monsieur Bender.

**M. Kevin Bender (directeur, Alberta Wheat Commission):** Merci, monsieur le président.

Je veux remercier le comité de m'avoir invité à venir témoigner au nom de l'Alberta Wheat Commission et des producteurs de blé que la commission représente.

Je suis accompagné aujourd'hui de Jeff Jackson et d'Erin Gowriluk. Jeff est notre directeur du marketing et gestionnaire des opérations par intérim. Erin est notre analyste stratégique.

Je siège aussi au conseil d'administration de Cereals Canada et à la Western Canadian Wheat Growers Association. Comme vous pouvez le constater, j'aime le blé.

Je suis directeur à la commission. J'exploite une ferme dans les environs de Bentley, au centre-ouest de l'Alberta.

Les retards accumulés dans le transport cette année ont touché tous les produits de base, ce qui aurait pu entacher l'image et la réputation du Canada, qui est vu comme un fournisseur fiable. Le projet de loi C-30 est une première étape importante d'une série de solutions à long terme qui sont nécessaires pour bâtir un système de transport durable et fiable au Canada.

Nous vous remercions pour les mesures que vous avez prises jusqu'à maintenant. Merci également de nous avoir invités à venir discuter avec vous de la réglementation qui sera mise en place à la lumière de la loi proposée.

Nous unissons notre voix à celle de nos partenaires de transport pour réclamer une définition plus précise du terme « convenable » dans le contexte de la Loi sur les transports au Canada, de façon à ce que les obligations des services ferroviaires cadrent avec les besoins des expéditeurs en matière de transport. Des corrections sont nécessaires pour clarifier ce terme, et la définition doit être modifiée de manière à effectivement répondre aux besoins de l'expéditeur en matière de transport.

Le projet de loi C-30 s'appuiera sur les dispositions temporaires mises en place dans le cadre des mesures annoncées par le gouverneur en conseil le 7 mars. Une de ces dispositions prévoit qu'en cas de défaillance de la part des compagnies ferroviaires, le gouvernement du Canada peut imposer un minimum de grain à transporter, ainsi que des pénalités financières de l'ordre de 100 000 \$ par jour si les quotas fixés ne sont pas respectés. Cependant, il ne s'agit là que d'un préalable pour transporter le grain des Prairies et on ne précise pas la destination. Récemment, nous avons vu des compagnies ferroviaires refuser de transporter des cargaisons à destination des États-Unis, en vue de pouvoir transporter plus de grain vers les terminaux de la côte Ouest.

En plus des marchés internationaux, les producteurs de blé de l'Ouest canadien comptent sur l'industrie intérieure de l'alimentation animale. L'Association de nutrition animale du Canada s'est dite préoccupée par la pénurie de wagons alloués au transport du grain de l'Ouest dans la vallée du Bas-Fraser, en Colombie-Britannique. Tous les corridors sont importants, et perdre un client aux États-Unis est aussi cher que perdre un client en Asie. Donc, en plus des conditions générales d'expédition prévues par le projet de loi C-30, il faudrait également établir des lignes directrices portant sur les corridors. Les acteurs de la chaîne d'approvisionnement devraient être consultés à l'égard de l'établissement des seuils minimums pour les corridors.

De plus, nous demandons au gouvernement d'envisager d'augmenter les pénalités journalières si le mouvement ne s'améliore pas et de consacrer ces revenus à des programmes soutenant l'infrastructure d'expédition, comme le Fonds Chantiers Canada.

Nous voulons aussi une responsabilisation accrue des parties aux accords sur les niveaux de service, et ce, par l'imposition de pénalités réciproques comme condition obligatoire aux accords. À l'heure actuelle, aucun accord sur les niveaux de service n'est en place. Et c'est principalement parce que les compagnies ferroviaires refusent de payer des pénalités en cas de non-respect de leurs obligations contractuelles. Sans l'imposition de pénalités, rien ne pousse un expéditeur à tenter de conclure un accord sur les niveaux de service. Les compagnies ferroviaires imposent, elles, des pénalités fixes aux expéditeurs qui ne respectent pas leurs obligations contractuelles; par exemple, pour le chargement et le déchargement des wagons dans un délai donné. La réglementation qui accompagnera le projet de loi C-30 doit faire en sorte que des pénalités seront aussi imposées aux compagnies ferroviaires qui ne respecteront pas les exigences.

Pour ces raisons, nous croyons que le projet de loi constitue un important pas dans la bonne direction, et nous remercions tous les partis de bien vouloir accélérer son adoption. La réglementation connexe nécessitera également une attention immédiate, et nous sommes prêts à prendre part à une discussion constructive à cet égard.

Nous pressons l'Office des transports du Canada d'entreprendre sans tarder l'exercice de planification de la capacité pour la saison d'expédition 2014-2015, et d'inclure au processus les expéditeurs, les transporteurs et les groupements de producteurs spécialisés. De plus, il est très important d'entreprendre le plus rapidement possible

l'examen de la Loi sur les transports au Canada. Des changements à long terme au système s'imposent pour encourager une hausse de capacité pour tous les corridors.

Le projet de loi C-30 exigerait que l'Office des transports du Canada s'implique directement dans la planification de la logistique et de la capacité du transport du grain. Un élément clé de ce rôle sera la diffusion de l'information sur l'offre et la demande de services de transport.

L'Alberta Wheat Commission soutient ce nouveau rôle pour l'office. Nous pressons l'Office des transports du Canada d'entreprendre sans tarder l'exercice de planification de la capacité pour la saison d'expédition 2014-2015. Le processus de planification doit inclure les expéditeurs, les transporteurs et les groupements de producteurs spécialisés. Nous notons que des ventes sont effectuées pour cette période et qu'il est primordial que les expéditeurs sachent quelle sera la capacité offerte.

• (1725)

L'Alberta Wheat Commission veut aussi souligner qu'il sera nécessaire d'acquiescer de la certitude après 2016, alors qu'on éliminera graduellement les dispositions prévues par le projet de loi C-30. L'horizon de planification pour les producteurs et les expéditeurs va au-delà de quelques mois, et tous les participants de la chaîne de valeur doivent savoir dans quel contexte réglementaire ils devront évoluer au moins un an à l'avance, si ce n'est pas plus.

Nous félicitons le gouvernement pour les efforts qu'il a déployés dernièrement afin de multiplier les occasions d'affaires internationales pour l'agriculture canadienne, particulièrement avec l'élaboration récente d'ententes de libre-échange avec l'Union européenne et la Corée du Sud. Les producteurs de l'Ouest canadien sont prêts à répondre à la demande croissante pour leurs produits, mais ils doivent pouvoir compter sur un système de transport efficace pour pouvoir effectivement répondre à la demande et favoriser la croissance économique du Canada. La réputation du Canada à titre de fournisseur constant et fiable de produits de qualité doit être soutenue par un système ferroviaire efficace qui s'engage à faire les livraisons à temps à notre précieuse clientèle à l'échelle du pays et partout dans le monde.

Le Canada a été bâti grâce au chemin de fer. En 1867, le Canada était uni par la promesse d'un chemin de fer transcontinental. Nos besoins grandissants en matière d'infrastructure sont attribuables à la demande croissante pour nos produits de qualité. Nous avons forgé notre réputation internationale petit à petit, et il a fallu pour cela d'importants investissements de la part de différents intervenants. Nous devons travailler ensemble pour protéger cet investissement et répondre à la demande croissante pour les produits canadiens.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup pour votre présentation, monsieur Bender.

La parole est maintenant à M. Kevin Hursh, de l'Inland Terminal Association of Canada.

Monsieur Hursh, vous avez huit minutes. Bienvenue.

**M. Kevin Hursh (directeur général, Inland Terminal Association of Canada):** Merci beaucoup.

Nous sommes très heureux de pouvoir exprimer l'opinion des agriculteurs propriétaires de terminaux céréaliers intérieurs.

L'ITAC, l'Inland Terminal Association of Canada, représente les intérêts de sept entreprises propriétaires de terminaux céréaliers en Saskatchewan et en Alberta, des entreprises dont au moins 50 % des actionnaires sont des agriculteurs. Chaque année, les terminaux font la manutention de quelque 2,5 millions de tonnes de grains, d'oléagineux et de cultures spéciales, en plus d'assurer le nettoyage et le séchage des produits.

Les sept membres de l'ITAC sont: South West Terminal, près de Gull Lake; Gardiner Dam Terminal, près de Strongfield; CMI Terminal, près de Naicam; Prairie West Terminal, dans la région de Dodsland-Plenty; North West Terminal, à Unity; Great Sandhills Terminal, près de Leader; et Providence Grain Solutions, établi à Fort Saskatchewan, en Alberta.

Nous pensons que les terminaux exploités par des agriculteurs offrent une solution concurrentielle aux producteurs de grains, qu'ils soient actionnaires ou non.

En ce qui concerne les amendements proposés à la Loi sur les grains du Canada, j'aimerais d'abord me prononcer sur les dispositions visant à attribuer les pouvoirs nécessaires à la Commission canadienne des grains pour réglementer les clauses contractuelles obligatoires et les indemnités que les sociétés cérésières sont tenues de verser à un agriculteur si les dates de livraison ne sont pas respectées.

Au moment de conclure ces amendements, il sera important de noter que les sociétés cérésières ont très peu de moyens pour honorer leurs obligations en matière de livraison quand la logistique de transport fait défaut.

Des plaintes ont été formulées concernant les déductions élevées appliquées à la base par les sociétés cérésières. Élargir la base et donc réduire le prix payé aux producteurs de grains est l'outil généralement utilisé pour décourager les livraisons lorsque les ventes ou la logistique deviennent des facteurs limitatifs.

Avec les conditions extrêmes que nous avons connues au cours de la présente campagne agricole, les producteurs étaient tout de même prêts à faire des ventes, malgré les déductions record appliquées à la base. Bien des sociétés ont carrément dû retirer leurs soumissions, parce qu'elles ne pouvaient pas s'engager à faire la manutention de chargements supplémentaires de grains, quel que soit le prix.

Les sociétés cérésières ne prennent pas plaisir à élargir les niveaux de base, ni à refuser des clients. Bien que les sociétés cérésières aient dû payer des frais de surestaries sans précédent pour les cargaisons des navires en attente, de même que des pénalités pour annulation de contrat, la plupart d'entre elles n'ont pas été aussi touchées financièrement que les agriculteurs. Pour les sociétés cérésières, cette activité est fondée sur la marge. Cependant, les sociétés cérésières préféreraient de loin se faire concurrence pour la manutention du grain que rationner la production.

Nous demandons que toute clause contractuelle obligatoire soit juste et raisonnable tant pour les sociétés cérésières que pour les producteurs, et qu'elle tienne également compte de l'imprévisibilité du transport ferroviaire. Il est très difficile de respecter ses engagements envers ses clients lorsqu'on n'a aucune idée de la capacité future.

Pour ce qui est des mesures proposées pour la Loi sur les transports au Canada, nous voyons d'un bon oeil le maintien des exigences de volume minimal imposées au CN et au CP. Toutefois, cette approche globale pourrait avoir des répercussions négatives inattendues.

Plus de wagons passent maintenant par les terminaux de Vancouver, et c'est tant mieux. Cependant, l'ordre d'arrivée est perturbé, car les compagnies ferroviaires privilégient les profits faciles, soit les mouvements à partir des emplacements les moins éloignés et les moins compliqués. Ce manque de coordination pourrait faire en sorte que la côte Ouest devienne le prochain goulot d'étranglement du système.

Les mouvements vers la côte Ouest sont privilégiés aux dépens de ceux des corridors du sud et de l'est. Le système de logistique ne fonctionne pas très bien lorsque ce sont les compagnies ferroviaires qui décident des mouvements en fonction de l'atteinte d'un objectif global. Nous ne sommes pas certains de ce que serait la meilleure solution, mais nous savons que le système souffre terriblement d'un grand manque de communication et de coordination.

Les membres de l'ITAC s'inquiètent sérieusement de l'affectation des wagons aux silos-élévateurs. Les compagnies ferroviaires se fondent sur les pourcentages des mouvements antérieurs pour faire l'affectation des wagons aux sociétés cérésières. Le système est loin d'être transparent, et les expéditeurs indépendants n'ont aucun moyen de savoir s'ils ont droit à leur juste part de l'offre de wagons.

Le prolongement de la zone d'interconnexion, de 30 à 160 kilomètres, semble être une bonne mesure en théorie. Il faudra du temps pour bien mettre à l'essai ses applications pratiques.

Les expéditeurs de grains sont réticents à entreprendre des négociations avec les compagnies ferroviaires en vue de conclure des ententes sur les niveaux de service. Nous sommes favorables aux amendements proposés qui visent à conférer à l'Office des transports du Canada le pouvoir de réglementer les éléments prescrits dans le cadre des ententes sur les niveaux de service, mais nous aimerions savoir ce qu'impliquent précisément ces éléments prescrits.

● (1730)

Certains membres de l'ITAC envisagent sérieusement de conclure des ententes sur les niveaux de service, mais les expéditeurs de l'ensemble du pays — les expéditeurs de grains et d'autres marchandises — continuent de croire que le projet de loi C-52 manque de mordant. Il est impossible d'inclure à l'entente des dispositions imposant des pénalités réciproques si les compagnies ferroviaires refusent de se plier à ces mesures.

De plus, toute pénalité financière que l'Office des transports du Canada pourrait vraisemblablement imposer aux compagnies ferroviaires serait payable au receveur général. Si les pénalités étaient plutôt versées aux sociétés cérésières lésées, cela faciliterait les paiements dus aux producteurs clients en cas de non-respect des délais entendus.

La conclusion d'une entente sur les niveaux de service semble être un processus de nature antagoniste auquel il faudra consacrer beaucoup de temps et d'énergie, et qui pourrait coûter cher. Au bout du compte, vaudra-t-il la peine de faire du tort à nos relations d'affaires? Les membres de l'ITAC croient également qu'à la conclusion d'une telle entente, il faudrait établir un mécanisme de règlement des différends qui mettrait à contribution un arbitre désigné.

Pour ce qui est des autres mesures, nous sommes en faveur d'une plus grande collecte de renseignements auprès des compagnies ferroviaires et de tous les autres acteurs de la chaîne logistique. C'est primordial pour pouvoir améliorer le système. Les données doivent être les plus récentes possible et être accessibles au public.

Nous sommes également satisfaits de voir qu'on a décidé d'accélérer l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

En conclusion, l'ITAC est d'avis que s'il est crucial d'apporter des améliorations immédiates au système de transport du grain, il est aussi très important d'instaurer des changements qui permettront à l'industrie d'adopter des solutions viables à long terme.

Merci beaucoup.

• (1735)

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

La parole est maintenant à M. Phillips, du Conseil canadien des grains, qui a eu la grande patience d'attendre quelques heures.

Monsieur Phillips, vous avez huit minutes.

**M. Richard Phillips (président, Canada Grains Council):** Merci.

On m'avait en fait demandé de reporter mon témoignage à 20 h 30 ce soir, mais mon épouse a acheté des billets pour la pièce de théâtre *Seeds*, et si je manque encore une sortie avec elle, je vais devoir envoyer la facture au comité pour ce que cela va me coûter en bijoux et tout le reste.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Merci beaucoup.

**M. Richard Phillips:** Merci beaucoup. Je remercie également mes collègues qui ont présenté de très bons exposés avant moi.

Le Conseil des grains du Canada est composé d'un certain nombre de conseils, d'associations de producteurs, comme le Conseil canadien du canola et le Flax Council of Canada. Il est également formé d'associations agricoles: la Fédération canadienne de l'agriculture, et toutes les associations provinciales qu'elle comprend, comme Keystone Agricultural Producers au Manitoba, APAS en Saskatchewan, etc.

Nous comptons également parmi nos membres des associations de producteurs agricoles. Il y a la Fédération des producteurs de cultures commerciales du Québec, qui regroupe les producteurs de céréales de la province. Il y a Grain Farmers of Ontario, des commissions du blé, des producteurs de blé, des commissions de l'orge et des producteurs d'orge. C'est un groupe très représentatif. Il y a également l'Association canadienne des producteurs de semences. Toutes les principales compagnies céréalières relèvent de notre organisme. Il en est de même pour l'ensemble de l'industrie meunière, de l'industrie boulangère et pâtisseries et de l'industrie de la trituration du canola, et nous avons un grand nombre d'exportateurs. Les ports et chemins de fer font partie de nos membres. Lorsque je comparais devant votre comité au nom du Conseil des grains du Canada, je représente toutes les composantes de la chaîne de valeur.

D'autres membres et d'autres témoins vous ont donné beaucoup de renseignements sur l'expédition et d'autres enjeux qui les touchent. Je vais parler surtout de la voie qu'il nous faut suivre. Nous devons simplement faire une meilleure planification, pas seulement chaque printemps, en prévision de l'automne; pas seulement à la mi-juillet, concernant l'état de nos récoltes; et pas seulement en faisant des prévisions chaque semaine ou chaque mois.

Nous devons prévoir où nous en serons dans cinq ans. Comment l'agriculture se portera-t-elle dans 10 ans? Il y a de grands changements dans les cultures, surtout dans l'Ouest canadien. Nous constatons qu'il commence à y avoir du maïs venant des Prairies et cela s'accroîtra. Nous voyons de plus en plus de soya. Lorsque ces cultures arrivent, est-ce qu'un volume plus important ou moins important sortira de Vancouver ou au sud vers d'autres directions? Si l'on prend le canola par exemple, il y en a environ entre 16 et

18 millions de tonnes aujourd'hui; on prévoit qu'il y en aura 26 millions de tonnes dans 10 ans, ce qui représente une augmentation de 10 millions de tonnes. Il s'agit de semences, mais aussi de canola transformé destiné à l'exportation. Et on ne parle que du canola ici.

Du côté du blé, nous en produisons actuellement 28 ou 29 millions de tonnes. Combien en produirons-nous dans 10 ans? Pour ce qui est de l'orge, nous en produisons entre 8 et 9 millions de tonnes. Qu'en sera-t-il dans 10 ans? Nous produisons 3 millions de tonnes d'avoine, un demi-million de tonnes de lin, 5 millions de tonnes de soya. Combien de tonnes supplémentaires de chacune de ces cultures produirons-nous dans 5 ou 10 ans? Autre question tout aussi importante: quels seront les corridors d'expédition? Est-ce que tout sera transporté vers Vancouver? Est-ce qu'une partie sera expédiée à Prince Rupert? Combien de tonnes seront transportées vers les États-Unis? Combien de tonnes additionnelles pourraient être acheminées à Thunder Bay ou dans le Bas-St-Laurent, par exemple?

Si nous devons faire ces projections précises pour l'agriculture seulement — pas pour les autres marchandises comme le bois ou le charbon — quels obstacles rencontrerons-nous? Est-ce que ce sera lié au nombre de voies d'évitement? S'agira-t-il de la capacité des ponts, ou du centre-ville de Vancouver, par exemple? Les terminaux céréaliers seront-ils encombrés? Seront-ils en mesure de prendre les 10, 20, ou 30 millions de tonnes de grains supplémentaires? Qu'en est-il des installations pour les wagons? Quand je faisais partie de l'Union des producteurs de grain Limitée, nous trouvions que la construction d'installations pouvant accueillir 25 wagons était une grosse affaire. Nous sommes ensuite passés à 50 wagons, et à 100 wagons. Nous nous demandions comment nous y arriverions. Les compagnies de chemin de fer tirent jusqu'à 134 wagons. Dans 5 ou 10 ans, s'agira-t-il de 134, 150 ou 200 wagons? Pouvons-nous les charger au silo et les acheminer aux ports? Les ports peuvent-ils accueillir d'aussi longs trains? C'est le genre de questions auxquelles nous devons réfléchir en prévision de ce qui se passera dans 5 ou 10 ans, et nous devons commencer la planification maintenant pour ce qui s'en vient.

Nous savons qu'il n'est pas possible de transporter tout le grain d'un coup. Comme M. Gray l'a dit, que pouvons-nous faire pour pouvoir en transporter une plus grande quantité durant les périodes creuses? La demande est forte durant quatre mois. Quel type de mesures incitatives pourrait être mis en place pour que le grain soit transporté avant ou après la haute saison? Comment pourrait-on réduire les variations?

Quel rôle le gouvernement devrait-il jouer au moment où nous examinons la situation à long terme à tous ces égards? De quelle façon le gouvernement peut-il nous aider tous? Le fait est qu'il ne peut pas tout réglementer, et je crois que vous le constatez. Chaque fois qu'on dit qu'il faut réglementer pour qu'un plus grand volume de grain soit transporté dans les corridors, de quels corridors parlons-nous? S'agit-il de Minneapolis ou de Chicago? Chaque fois que vous adoptez de nouveaux règlements pour le secteur privé, de plus en plus, on vous tape de plus sur les doigts, même les gens qui vous aiment bien.

• (1740)

Je pense que notre industrie doit jouer un rôle prépondérant, et je parle au nom du secteur du grain ici. Le Conseil des grains du Canada regroupe beaucoup de gens, et je dois dire que nous ne nous sommes pas suffisamment arrêtés pour discuter des prévisions pour les 5 ou 10 prochaines années. Il a fallu qu'on tire la sonnette d'alarme pour que nous commençons à réfléchir sérieusement à ce que nous pourrions faire plutôt que de toujours compter sur le gouvernement. Il y a plein d'intervenants. Il nous faut en discuter franchement. Quelle quantité de grains supplémentaires devons-nous transporter? Où seront-ils acheminés? Comment pouvons-nous accroître la capacité de notre système en général?

Qu'est-ce que le gouvernement peut faire... Si l'industrie du grain peut jouer un rôle prépondérant et le faire en tant que groupe, et dire ce qu'elle prévoit du côté du lin, du blé, de l'orge, du soya, du maïs et du canola; si nous pouvons faire tout cela, je pense que ce qui doit être fait, c'est... Où en sera le secteur du bois dans 5 à 10 ans? Que prévoit faire l'industrie du charbon d'ici 5 à 10 ans? À quoi ressembleront les industries minière et manufacturière dans 5 à 10 ans? Je crois que le gouvernement peut faire sa part en nous regroupant tous, et pas seulement les gens du secteur du grain, de sorte que nous évaluons la capacité de l'ensemble du système, pas seulement du secteur du grain, ce qui est un problème.

Si tout le monde prévoit augmenter sa production de 5 à 10 millions de tonnes supplémentaires, alors il ne faut pas que ce soit exclusivement les gens du secteur du grain qui doivent se pencher sur les obstacles. Je crois que le gouvernement pourrait nous aider, nous, l'ensemble de la communauté des expéditeurs, à y voir clair.

Au bout du compte, nous voulons que le secteur du grain du Canada soutienne la concurrence étrangère, et cela signifie qu'il faut que la bonne culture soit acheminée au bon endroit au bon moment. C'est un très grand signal d'alarme. Je pense que le Conseil des grains du Canada est prêt à jouer un rôle prépondérant pour établir des plans de 5 et 10 ans. J'ai discuté avec des représentants des deux compagnies de chemins de fer avant de venir ici et je leur ai dit qu'ils doivent participer aux discussions eux aussi.

Je pense que fondamentalement, le régime de sanctions incitera des gens à se joindre aux discussions, et je félicite donc le gouvernement de ses travaux et de la direction qu'il prend, car nous avons besoin de cette mesure incitative pour que tous les gens participent aux discussions et collaborent en ayant l'esprit ouvert.

Merci beaucoup. Je serai ravi de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup.

Merci beaucoup, monsieur Phillips.

Je remercie tous les témoins d'avoir présenté des exposés assez concis.

Je demande aux députés d'essayer de ne pas dépasser leur temps de parole. Nous avons eu quelques interruptions.

Cela dit, c'est M. Allen, député du NPD, qui commence.

Vous disposez de cinq minutes; allez-y, s'il vous plaît.

**M. Malcolm Allen (Welland, NPD):** Merci, monsieur le président

Je vous remercie tous de votre patience.

Monsieur Gray, je commencerais peut-être par vous, étant donné que vous avez parlé d'un certain nombre de sujets et que vous revenez d'une semaine durant laquelle vous avez étudié la question avec d'autres personnes en Saskatchewan mercredi passé.

Vous avez fait un certain nombre de recommandations au sujet du renforcement des capacités, mais il me semble que cela devient une vision à plus long terme, et nous n'allons pas faire construire un terminal portuaire à temps pour la prochaine campagne agricole. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Pour une récolte régulière, il y a toujours entre 20 et 25 millions de tonnes de produits à transporter, ce qui fait que ce sera en fait une récolte supérieure à la moyenne si celle de la campagne agricole suivante est moyenne, et peut-être même les deux années suivantes, selon les circonstances.

À court terme, pouvons-nous faire quoi que ce soit, dans le cadre du projet de loi ou par d'autres moyens, pour vous aider à faire avancer les choses?

Comme le dit M. Philips, d'autres intervenants du système veulent que les marchandises soient transportées. Il n'y a pas que le secteur du grain, mais dans ce cas en particulier, c'est ce secteur qui semble avoir le plus grand problème.

À votre avis, monsieur, y a-t-il un aspect que nous n'avons pas examiné?

• (1745)

**M. Richard Gray:** À court terme, il n'y a pas grand-chose à faire à part que de s'assurer qu'il y a suffisamment de matériel roulant, si l'on veut, par exemple, et que les transporteurs ferroviaires font un effort avec les ressources qu'ils ont. Nous ne pouvons pas faire grand-chose à part ajouter des incitatifs.

Les niveaux de base pourraient être réduits. Moins les producteurs subissent de pressions, moins les niveaux seront élevés, et l'on peut réduire une partie de la pression au moyen d'une mesure financière, ce qui a déjà été proposé, je crois, et peut-être d'incitatifs liés au stockage d'une partie du grain; cela enlèverait un peu de pression. Honnêtement, à part diminuer les récoltes, à court terme, je ne vois pas d'autres solutions qu'utiliser les ressources actuelles du mieux que nous le pouvons, mais il n'y a pas beaucoup de solutions magiques pour les six prochaines années.

**M. Malcolm Allen:** Monsieur Hursh, dans un sens, je vous poserais peut-être la même question.

À court terme, à votre avis, parce que si je ne me trompe pas — et veuillez me corriger si je n'ai pas bien compris —, vous avez dit que vous craigniez que les ports soient littéralement engorgés si les cheminots décidaient de déplacer les choses au mauvais moment, au mauvais endroit et que nous nous retrouvions avec un parc de stationnement qui a besoin d'un voiturier pour déplacer les navires. Le problème, c'est que chaque fois qu'on lève une ancre, cela coûte 10 000 \$, et c'est beaucoup d'argent pour un voiturier qui déplace des navires.

Pourrions-nous vous aider à faire quoi que ce soit sur le plan de la coordination? Il me semble que c'est un problème urgent.

**M. Kevin Hursh:** J'hésite à parler au nom de tout le groupe, mais je pense qu'il est possible d'avoir un organisme de coordination qui s'occupe de l'attribution des wagons et des déplacements.

Lors de la conférence de Richard qui a eu lieu plus tôt cette semaine, Perry Pellerin, qui s'occupe de la logistique d'un certain nombre de silos terminaux intérieurs qui appartiennent à des producteurs, a parlé d'une situation où quatre navires dans un port appartenant à un certain nombre de silos terminaux intérieurs et à certaines compagnies céréalières privées, Alliance Grain, n'étaient chargés que partiellement, ont dû sortir, jeter l'ancre, et revenir par la suite parce que les transporteurs ne déplaçaient pas les wagons assez rapidement.

Il a également parlé du temps d'arrêt. Après que la compagnie de chemin de fer a trouvé des wagons, on dispose d'une journée pour les charger, sinon on perd l'incitatif. Et ils restent là. Dans certains cas, ils restent aux terminaux céréaliers pendant 300 heures avant de se rendre sur la côte Ouest, et ils ne se rendent peut-être pas tous jusque-là. Il se peut qu'un train de 100 wagons ne se rende pas jusque-là. La moitié s'arrête à Edmonton et ajoute quelque chose, et si les wagons n'arrivent pas dans l'ordre prévu et que l'ordre d'arrivée des grains est perturbé, cela crée bien des problèmes et des engorgements.

Je souhaiterais avoir les solutions, mais il y a un grave manque de coordination. Je pense que c'est possible de le faire sans devoir faire de gros investissements... la coordination des ressources qui existent déjà dans le système, mais au-delà de cela, je pense que les compagnies de chemin de fer n'avaient tout simplement pas assez de ressources consacrées au transport du grain dès le départ. Il est certain qu'elles ont été frappées par du temps froid et un plus grand volume de récoltes, mais si les wagons ne sont pas attribués, s'il n'y a pas de locomotives, s'il n'y a pas les ressources humaines qu'il faut, on est dans une situation impossible. Pourquoi n'y a-t-il pas un système selon lequel les compagnies de chemin de fer doivent indiquer combien de ressources elles ont utilisées pour le transport du grain à un moment donné, de sorte que nous déterminions si les ressources étaient adéquates?

Ce ne sont que quelques idées.

• (1750)

**Le président:** Nous allons continuer. Merci beaucoup, monsieur Allen.

C'est maintenant au tour de M. Lemieux, qui dispose de cinq minutes.

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

Je remercie également nos témoins d'avoir changé leurs plans pour la séance.

Je vais reprendre ce que j'ai dit hier.

En général, les témoins nous disent qu'ils appuient les mesures législatives, le projet de loi C-30, et les objectifs visés. Ils nous disent également qu'ils espèrent que la loi fera l'objet d'une révision et qu'on accélère le processus parce qu'il y a un certain nombre de problèmes à régler dans le cadre de cette révision.

Je crois que c'est le point de vue de la plupart de nos témoins, quoi que j'entende également parler de l'idée des corridors, qui a été soulevée une fois de plus. Je veux répéter un point que j'ai soulevé hier soir: l'intervention législative du gouvernement dans un dossier comme celui-là se fait de toute urgence et nous devons trouver le juste équilibre, n'est-ce pas? Il s'agit de fixer des objectifs réalisables et mesurables, et de ne pas entrer dans les détails, car je pense que ce qu'a dit M. Phillips est tout à fait vrai... Plus on va loin, plus les choses se compliquent — on ne simplifie pas les choses —, et plus les gens sont mécontents.

Je veux revenir sur une observation de M. Phillips au sujet du travail d'équipe, car je crois vraiment que c'est la solution dans un sens. Nos témoins nous disent qu'ils s'attendent à ne recevoir presque aucun service et à ce qu'un autre secteur que le leur bénéficie de presque tous les services. Que feront-ils alors? Les différents producteurs de grain disent tous la même chose, alors qu'en fait, la réalité se situe quelque part entre les deux. Oui, le grain sera transporté. Dans le cas d'un grand nombre de grains, on en transportera 1 million de tonnes métriques par semaine, mais nous devons également permettre aux intervenants de collaborer pour pouvoir répondre aux priorités. Je voulais revenir là-dessus, car je crois que c'est vraiment un élément essentiel; cela fait que les intervenants collaborent également pour gérer le système, car l'idée de travail d'équipe y est rattachée.

Permettez-moi de vous poser une question sur les corridors. Je ne sais plus qui en a parlé.

Étiez-vous vraiment sérieux lorsque vous vouliez que le gouvernement légifère sur les corridors et les wagons ou le volume transporté par corridor, ou est-ce que vous craigniez simplement que votre produit céréalier soit négligé compte tenu de l'objectif de transporter 1 million de tonnes métriques de produits?

Kevin, est-ce que c'est vous qui avez soulevé la question?

**M. Kevin Hursh:** Je pense que toutes les parties intéressées en ont parlé, mais comme l'ont dit d'autres témoins, il est difficile de réglementer sur tous les aspects de chaque corridor, et on s'enfonce si on essaie de tout réglementer. Toutefois, il serait bon d'avoir des idées générales. Si 1 million de tonnes de blé sont acheminées à Vancouver et que ce n'est pas fait de façon coordonnée, le système ne sera pas très bien servi, et il y a donc peut-être lieu d'avoir des sous-ensembles, que nos céréales ne soient pas toutes transportées vers l'Ouest. Des Canadiens en ont besoin. Nous avons des clients américains qui ont besoin de produits. L'avoine se vend à 3 \$ le boisseau de plus aux États-Unis qu'au Canada parce que nous ne pouvons pas en envoyer là-bas.

N'établir qu'un objectif global comporte un certain nombre de problèmes. J'aimerais proposer de meilleures solutions. Je crois qu'il pourrait être utile d'essayer d'établir des objectifs pour les corridors plutôt que d'établir un objectif général sur le transport. Je crois que cela pourrait avoir des avantages.

**M. Pierre Lemieux:** D'accord. Monsieur Phillips, vous représentez un large éventail d'intervenants, comme vous l'avez dit. Voulez-vous commenter la question?

**M. Richard Phillips:** Comme Kevin a dit, nous avons des clients partout. Concernant la cible, les compagnies ferroviaires vont fonctionner dans ce cadre. Avec les sanctions que vous mettez en oeuvre, je suis optimiste et je crois que les grains seront acheminés selon les besoins et de manière plus coordonnée.

Kevin a raison de dire qu'avant ce projet de loi, il n'y avait pas de pouvoir de négociation. Pour les expéditeurs, ce projet de loi donne sans doute un peu plus de pouvoir pour négocier la destination des grains.

Je ne sais pas jusqu'où vous voulez aller, mais ce projet de loi me semble équilibrer un peu mieux les pouvoirs de négociation.

**M. Pierre Lemieux:** D'accord. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Eyking, vous avez cinq minutes.

• (1755)

**L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.):** Merci, monsieur le président. Merci aux témoins.

En tant que libéraux, nous n'avons que cinq minutes pour discuter avec les quatre témoins. J'ai quelques questions à poser, alors veuillez donner des réponses brèves. J'aimerais parler des corridors, parce que les agriculteurs de la vallée du Fraser, en Colombie-Britannique, nous ont dit que l'approvisionnement en grains avait à peine une journée d'avance. C'est une industrie qui se chiffre en milliards de dollars.

Monsieur Bender, vous avez parlé de la solution des corridors. Les agriculteurs qui ne peuvent pas expédier assez de grains devraient-ils avoir leur mot à dire dans ce mécanisme, afin de s'assurer que le corridor fonctionne bien pour eux?

**M. Kevin Bender:** Je suis d'accord que tous les acteurs doivent participer. M. Phillips en a déjà parlé. Les gens concernés doivent avoir droit de parole. J'ai mentionné l'Association de nutrition animale du Canada. Je crois que nous lui expédions environ 800 000 tonnes de céréales fourragères chaque année. C'est un marché essentiel pour nous, mais il ne faut pas oublier que les animaux ont faim si ces céréales ne sont pas acheminées. La question est aussi, sinon plus importante pour cette association que pour nous. Je suis d'accord que tous les acteurs devraient participer aux discussions.

**L'hon. Mark Eyking:** Merci beaucoup.

Monsieur Gray, vous avez fait deux commentaires très intéressants sur la vision à long terme. Vous avez dit qu'il est très important d'examiner les coûts et que nous avons besoin d'un organisme de surveillance en matière de transport des grains. Concernant la situation globale à long terme, pouvez-vous en dire plus sur ces deux questions?

**M. Richard Gray:** Oui, je ne dis pas qu'un organisme gouvernemental de surveillance doit nous dire en tout temps comment transporter les grains. Mais lorsqu'il y a un arriéré comme celui-ci, les contrats ne fonctionnent plus très bien. Un certain nombre de contrats sont maintenant en retard, et c'est les compagnies ferroviaires qui décident qui expédie et qui reçoit les grains. Le système ne fonctionne pas très bien. Nous ne pouvons pas établir quels acheteurs en ont le plus besoin ou quels vendeurs ont besoin du contrat. Il manque des renseignements pour savoir à quoi s'en tenir.

Au fond, un organisme de surveillance du transport des grains pourrait intervenir dans ce genre de situations et optimiser le fonctionnement pour que les grains soient expédiés selon la plus forte demande, mais il ne devrait pas gérer le système lui-même. Lorsque les capacités sont suffisantes et que le transport des grains fonctionne bien, cet organisme ne serait sans doute pas nécessaire. Mais ce serait très important qu'il dispose des renseignements adéquats pour se prononcer.

Je suis désolé; quelle était la deuxième question?

**L'hon. Mark Eyking:** Vous avez dit qu'il est très important présentement de réaliser un examen des coûts.

**M. Richard Gray:** Cela fait longtemps qu'il n'y a pas eu d'examen des coûts lié à la réglementation sur le plafond de revenus. Cet examen doit être juste et porter sur les bons éléments. Il serait pertinent de garantir que des mesures incitatives sont mises en

oeuvre, que les compagnies ferroviaires reçoivent des montants équitables et qu'au fil du temps, les améliorations technologiques se reflètent dans les coûts, car il importe de préserver la concurrence à long terme.

**L'hon. Mark Eyking:** Merci.

Monsieur Phillips, vous avez souvent parlé du long terme. Le projet de loi ne fait que pallier le problème à court terme. Quelles modifications devons-nous y apporter pour qu'il soit utile à long terme? Quels que soient les effets du projet de loi dans la prochaine année et demie, notre comité et le gouvernement actuel devraient-ils examiner ce qui va arriver dans les 10 à 20 prochaines années, dès que le projet de loi sera adopté?

**M. Richard Phillips:** C'est à notre industrie de prévoir ce qui va se passer à long terme, selon moi. Les conseils du canola, du lin, de l'orge, du blé, du maïs et du soya doivent en discuter entre eux. Nous devons prévoir quels seront les tonnages réalistes. Les récoltes augmentent pour toutes ces cultures. Où en serons-nous dans cinq ans et dans 10 ans?

Nous devons demander aux entreprises de grains et aux exportateurs où ils vont vendre les grains. Est-ce que ce sera aux États-Unis? Que feront les entreprises et les exportateurs de tout le maïs que nous cultivons dans les Prairies? Sera-t-il exporté?

**L'hon. Mark Eyking:** Comment le gouvernement peut-il faciliter le travail dans votre industrie à l'avenir?

**M. Richard Phillips:** Comme pour l'industrie du boeuf, nous avons la Table ronde sur l'industrie des grains. Je pense que nous venons seulement de nous réveiller. Nous devons simplement travailler ensemble dans l'industrie. C'est un important signal d'alarme pour nous. Nous devrions commencer par là.

Vous devriez simplement rester ouverts et nous offrir de l'aide lorsque nous en aurons vraiment besoin. Présentement, je n'ai pas de demandes précises à vous faire. C'est à nous d'améliorer le système, à l'heure actuelle.

• (1800)

**L'hon. Mark Eyking:** Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

**Le président:** Merci du rappel. Votre temps est écoulé.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Vos questions étaient si bonnes que je prenais note des réponses, Mark.

Monsieur Zimmer, vous avez cinq minutes.

**M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River, PCC):** Je ferais mieux d'utiliser mon temps à bon escient.

Je veux parler avec Kevin Hursh. Hier soir, M. Claude Mongeau du CN a quelque peu critiqué notre réglementation et les amendes que nous imposons pour accélérer le service, qui seraient inutiles. Selon lui, ce n'est pas simplement un problème de transport ferroviaire, mais aussi de terminaux qui seront pleins très bientôt de toute façon.

Est-ce vrai? Pouvez-vous confirmer que les terminaux sont presque pleins?

**M. Kevin Hursh:** Je ne sais pas si M. Mongeau parlait de la capacité des silos au pays ou des terminaux dans les ports. Le prochain problème pourrait être la capacité des terminaux portuaires, surtout à Vancouver.

Il faut savoir quelles installations peuvent recevoir des grains. Nous devons pousser les compagnies ferroviaires à acheminer les grains pour établir quelle est la capacité des terminaux portuaires et si nous devons apporter des améliorations à long terme. Mais je répète qu'il faut transporter les grains de façon coordonnée pour y arriver.

**M. Bob Zimmer:** Oui, Kevin. Je m'intéresse à la capacité des terminaux portuaires, mais sont-ils pleins actuellement ou peuvent-ils encore recevoir des grains?

**M. Kevin Hursh:** Inland Terminals est copropriétaire du terminal portuaire Alliance Grain et indique que beaucoup de grain peut encore y être acheminé de manière coordonnée.

**M. Bob Zimmer:** Avez-vous des chiffres précis?

**M. Kevin Hursh:** Désolé, je n'en ai pas.

**M. Bob Zimmer:** M. Mongeau a dit que les terminaux portuaires peuvent sans doute recevoir 11 000 wagons de grains. Je veux simplement vérifier si c'est exact et si c'est la capacité maximale.

**M. Kevin Hursh:** J'espère qu'il se trompe sur la capacité maximale, sinon nous sommes dans le pétrin, surtout si on pense à tous les ports et à celui de Thunder Bay qui ouvrira bientôt. Nous devrions aussi expédier des grains vers le sud.

Je pense que la capacité réelle est supérieure. Nous avons entendu le syndicat des manutentionnaires de grains plus tôt cette semaine, à la conférence de Richard, qui donnait à penser que la capacité serait grandement accrue avec des quarts de travail plus longs et une meilleure coordination.

**M. Bob Zimmer:** Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Phillips.

J'ai aimé vous entendre dire qu'il n'est pas simplement question des mesures que peut prendre le gouvernement et que vous voulez corriger le problème vous-mêmes. C'est un point de vue rafraîchissant et très prudent que nous appuyons. Nous sommes aussi d'accord avec vous qu'une sanction était nécessaire afin que les compagnies ferroviaires participent aux discussions pour régler le problème. Comme on dit, c'est ce qui a permis de faire bouger les choses.

Mais comme le ministre a dit, nous étudions un problème de logistique à long terme qui concerne tout le Canada. Je présume que la solution n'est pas simple. Quel serait votre plan pour organiser le transport ferroviaire au Canada dans les 5 à 10 prochaines années? Il faut tenir compte de toutes les marchandises, pas seulement des grains. Pouvez-vous commenter la question?

**M. Richard Phillips:** Nous allons nous organiser et trouver une solution pour les grains. Nous allons établir quelles sont les cibles à atteindre pour les 5 à 10 prochaines années.

Je ne sais pas si tous les autres expéditeurs de marchandises en feront autant sans encouragement. Le gouvernement doit s'assurer que l'industrie minière... Que ce soit à l'aide d'une table ronde nationale qui réunit tous les expéditeurs ou d'un autre mécanisme, tout le monde doit se pencher là-dessus. J'ai confiance que tous les acteurs du grain vont se réunir pour savoir où ils en seront dans cinq ans et dans 10 ans.

Il faut ensuite cerner les problèmes, car ce n'est pas seulement une question de volumes. Qu'est-ce qui est en cause, le nombre de wagons et les silos, les voies d'évitement trop courtes pour les trains toujours plus longs? Les grains seront-ils tous acheminés aux terminaux de Vancouver ou ailleurs? Nous devons répondre à ces questions et connaître les tonnages des divers grains pour anticiper les problèmes.

**M. Bob Zimmer:** D'accord.

Je vais m'adresser à vous tous. Veuillez répondre si vous le pouvez. On nous a dit à maintes reprises qu'il faut améliorer la coordination, mais nous devons savoir comment nous y prendre. Qui sera responsable de la coordination?

Nous allons parler de ce que vous envisagez. Tôt ou tard, quelqu'un doit prendre les commandes et encourager les changements. Veuillez faire des suggestions si vous en avez.

● (1805)

**M. Richard Phillips:** Je vais répondre en premier. Richard Gray semble aussi s'approcher du microphone pour répondre.

Le Conseil des grains du Canada réunit déjà tous les acteurs. Ma suggestion, c'est que notre organisation fasse preuve de beaucoup de leadership. Les autres témoins ont peut-être des avis différents sur l'organisation qui devrait mener la charge.

Je doute qu'une nouvelle table ronde soit la solution. Nous devons d'abord chercher à régler le problème nous-mêmes. Ce n'est pas simplement un point de vue prudent, mais aussi un genre de socialisme fonctionnel...

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Richard Phillips:** ... qui consiste à se réunir pour travailler ensemble.

**M. Bob Zimmer:** Ne dites pas cela. Votre réponse était bonne jusque-là.

Allez-y.

**M. Richard Gray:** Concernant la logistique, il importe d'avoir une tierce partie à qui nous pouvons communiquer les informations de manière sécuritaire. C'est une autre question de savoir si cet organisme doit relever du gouvernement, de l'industrie ou des producteurs. Au fond, cette tierce partie ne doit pas dévoiler les ventes de Glencore ou de Cargill, mais elle doit connaître les exigences pour être en mesure d'élaborer un plan.

**Le président:** Merci beaucoup.

Madame Brosseau, vous avez cinq minutes.

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

Je remercie encore les témoins d'être ici et d'être si compréhensifs, concernant les contraintes et les changements de dernière minute.

Les témoins que nous avons entendus ont soulevé un certain nombre de questions et de préoccupations semblables. Nous avons entre autres demandé des sanctions plus sévères, des mécanismes pour indemniser les agriculteurs, l'augmentation des volumes de grains qui doivent être transportés, des délais clairs et courts pour mettre ces mesures en oeuvre, des droits de passage conjoints et la déclaration de prix obligatoire pour plus de transparence.

Nous soutenons le projet de loi, mais nous avons un certain nombre de préoccupations concernant le calendrier des changements réglementaires et l'absence d'indemnisation. J'espère que nous pourrions tous collaborer pour optimiser ce projet de loi.

Si possible, j'aimerais que tous les témoins nous indiquent brièvement s'il y a des aspects manquants, s'il faut apporter des modifications à la réglementation prévue dans le projet de loi ou s'ils veulent y intégrer d'autres questions.

**Le président:** Dans l'ordre, nous allons entendre MM. Bender, Gray, Hursh et Phillips.

**M. Kevin Bender:** Merci, madame Brosseau.

Comme je l'ai souligné plus tôt, nous voulons une exigence en matière de corridors pour éviter que des acteurs soient laissés de côté et qu'une voie de livraison plus simple soit privilégiée.

Nous voulons une référence à une sanction pour manquement aux obligations de service qui ne serait pas appliquée, mais qui aurait un effet dissuasif pour garantir un bon service. Comme a dit M. Phillips, cette sanction servirait avant tout à encourager les compagnies ferroviaires à donner un service adéquat. Nous espérons qu'il ne serait pas nécessaire de l'appliquer, mais elle serait là en cas de besoin.

Je vais céder la parole à un autre témoin. Je n'ai pas d'autres demandes qui me viennent en tête.

**Le président:** Monsieur Gray.

**M. Richard Gray:** Si nous n'avions qu'une demande, je dirais qu'une meilleure planification est essentielle. Les prévisions sont lamentables depuis deux ans. Nous devons faire beaucoup mieux. Ce serait très facile d'investir quelques ressources pour faire une excellente planification et la faire connaître publiquement.

**Le président:** Monsieur Hursh.

**M. Kevin Hursh:** Pour reprendre ce qu'a dit Richard à la fin, c'est très facile de planifier de quoi aura l'air 2014-2015 et de savoir qu'il y aura de 20 à 25 millions de tonnes de report, même pour une récolte moyenne. À moins d'une importante sécheresse, nous saurons en juin qu'un énorme volume de grains doit être transporté. Je pense qu'il serait raisonnable de demander combien de ressources les

compagnies ferroviaires consacrent à la planification et quel est leur plan.

Les accords commerciaux doivent prévoir des sanctions réciproques. Présentement, des sanctions sont imposées aux manutentionnaires et aux expéditeurs s'ils ne remplissent pas les wagons en un jour, mais aucune sanction n'est prévue pour l'autre partie. C'est le problème que les accords de niveau de service doivent régler. Malheureusement, il sera difficile de conclure de tels accords.

● (1810)

**Le président:** Monsieur Phillips.

**M. Richard Phillips:** Pour revenir aux prévisions, je dirais que c'est tout à fait juste, même pour l'année en cours. Nous devrions peut-être déterminer qui pourrait s'occuper de faire ces prévisions et de recueillir ces données. Est-ce que Statistique Canada, par exemple, pourrait le faire ou si nous pouvons seulement compter sur les sociétés céréalières privées pour obtenir ces données, ce qui rend la tâche plus difficile?

Je pense qu'il faut voir qui pourrait nous fournir ces données en temps opportun. Statistique Canada ou un autre organisme pourrait être en mesure de le faire.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Merci.

**Le président:** Vous pouvez poser une autre question rapidement.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Ça va. Merci.

**Le président:** Merci.

Monsieur Dreeschen, vous disposez de cinq minutes.

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

J'aimerais aborder quelques sujets, notamment l'attribution de wagons par corridor. Évidemment, lorsque les représentants du CN et du CP ont comparu devant le comité, ils s'inquiétaient par rapport aux autres expéditeurs et à la possibilité de faire affaire avec eux. Mais ce chiffre, les 11 000 wagons, ce sont eux qui l'ont déterminé; c'est ce qu'ils sont en mesure de gérer. Ils ont également dit qu'il leur faudrait six mois avant de pouvoir se conformer à d'autres chiffres.

Par conséquent, je crois que nous devons leur accorder ce délai de six mois. Ils ont l'occasion de se pencher sur les besoins des autres expéditeurs. À mon avis, nous ne devrions pas nous laisser entraîner là-dedans, car c'est important.

Cela concerne également la capacité des terminaux. Ils ont également avancé des chiffres sur le nombre de wagons qu'ils allaient acheminer par corridor. Ils n'agissent pas sans réfléchir. Certains craignaient qu'ils engorgent un des ports, mais ce n'est pas ce qu'ils envisagent de faire. Je pense que si l'un d'entre vous commence à voir qu'une telle situation se présente, quiconque s'occupe de la logistique doit assurément en tenir compte.

J'aimerais aussi parler de l'analyse des contrats de livraison. On a beaucoup parlé des problèmes qui se posent et des pertes qui en découlent. On se retrouve maintenant avec un grand nombre de retards de livraison. On a signé des contrats, parfois en novembre, et on n'a pas pu livrer la marchandise avant février.

Il y a toutes ces possibilités d'augmentation et d'expansion que nous envisageons. Cependant, les seuls qui se retrouvent mal pris sont ceux qui sont tenus de vendre à ce moment-ci. Je ne me rappelle plus qui en a parlé, mais le programme d'avances est visiblement quelque chose d'essentiel. Le programme d'avances automnales vient de prendre fin, et nous amorçons maintenant le programme d'avances printanières pour nous assurer qu'en cas de problèmes de liquidités, nous avons au moins l'option de participer et de conclure des contrats à différents intervalles. N'empêche, nous devons nous assurer que tout est acheminé correctement.

J'en arrive maintenant à ma question. Kevin Bender, vous avez parlé entre autres de la définition du terme « convenable ». Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Je sais que vous souhaitez avoir une définition plus précise.

Vous pourriez peut-être commencer par nous en parler, puis s'il reste du temps, les autres témoins pourraient revenir sur les autres questions que j'ai soulevées.

**M. Kevin Bender:** Selon nous, la définition du terme « convenable » est beaucoup trop vague. Elle laisse trop de place à l'interprétation. Par conséquent, nous réclamons une définition plus précise, de façon à ce que les obligations des services ferroviaires cadrent avec les besoins des expéditeurs en matière de transport.

**M. Earl Dreeshen:** Nous pourrions maintenant discuter d'une question qui a été soulevée: l'interconnexion.

Je demanderais maintenant au représentant d'Inland Terminals de me dire quelle pourrait être l'incidence de ces changements sur son association.

**M. Kevin Hursh:** Je pense que nous sommes encore en train de comprendre où les changements auront des répercussions. Il se pourrait que certains déplacements vers les États-Unis soient désormais possibles, alors qu'ils ne l'étaient pas par le passé. Il pourrait y avoir une applicabilité.

J'en ai parlé à des représentants de South West Terminal à Gull Lake. Ils ont indiqué que leur point d'interconnexion vers le Sud était Moose Jaw et qu'il se trouvait à 175 km plutôt qu'à 160, et ils se demandaient s'ils seraient capables d'y accéder.

Une autre chose qui me préoccupe personnellement, c'est le fait que vous essayez de coordonner deux sociétés ferroviaires alors que vous avez du mal à en gérer une seule. Comment cela va-t-il fonctionner au juste? De plus, si je ne me trompe pas, les frais d'interconnexion n'ont pas encore été établis, et cela entrera également en ligne de compte.

Par conséquent, en théorie, c'est positif, mais dans les faits, l'application pourrait être plus restreinte.

•(1815)

**M. Earl Dreeshen:** Richard, vous pourriez peut-être donner votre opinion là-dessus. Encore une fois, étant donné que vous représentez les groupes et les organisations qui devront utiliser ces nouveaux paramètres, y a-t-il autre chose que vous pourriez ajouter?

Bien entendu, Quorum se penchera également sur quelques-unes de ces questions.

Pourriez-vous nous mettre en contexte?

**M. Richard Phillips:** Oui. Pour prendre de bonnes décisions, il faut disposer de bons renseignements; c'est pourquoi Pulse Canada a un contrat pour mener des recherches et évaluer ces paramètres. Je pense que ces travaux sont essentiels, et d'ailleurs, le gouvernement a financé un projet à cette fin. C'est une très bonne chose car, sans ces données, nous ne faisons que spéculer.

Je sais que les Américains nous surveillent de près. Ils transmettent beaucoup plus d'information que nous sur leurs activités portuaires et ils ne cessent de nous demander pourquoi nous gardons ces renseignements secrets. Comme Richard Gray l'a indiqué, le gouvernement devrait peut-être mettre sur pied un organisme tiers qui colligerait cette information, parce que les entreprises ne divulgueront pas leur chiffre d'affaires de cette façon. Il faudrait recourir à un organisme neutre.

De bons renseignements permettent de prendre de bonnes décisions.

**Le président:** Merci beaucoup. C'est très apprécié.

Je vais maintenant céder la parole à M. Allen pour cinq minutes.

**M. Malcolm Allen:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Gray, vous sembliez vouloir faire une autre observation vers la fin de l'intervention de ma collègue, Ruth Ellen. J'ai eu l'impression que vous aviez envie d'intervenir, alors je vous cède la parole.

**M. Richard Gray:** D'accord. Très bien.

Je dois partir sous peu. Des étudiants ont besoin de l'équipement audiovisuel.

Je voulais simplement ajouter que les prévisions sont souvent fondées sur l'opinion des agriculteurs qui regardent leurs récoltes. Nous avons besoin d'agronomes professionnels qui savent réellement comment évaluer les récoltes, et ils doivent le faire de façon systématique. Je ne crois pas que ce que nous avons fait jusqu'à présent est adéquat.

C'est tout ce que j'avais à dire. Nous devrions peut-être embaucher des agronomes afin qu'ils passent deux jours aux deux semaines, par exemple, dans diverses régions des Prairies, à inspecter ces cultures et à prendre des décisions éclairées, au lieu de mener ces enquêtes superficielles.

Je dois maintenant vous quitter. Je suis désolé.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Gray. Je vous remercie du temps que vous nous avez consacré.

Monsieur Allen.

**M. Malcolm Allen:** Merci. Si je comprends bien, les étudiants doivent utiliser le matériel audiovisuel.

Je vais maintenant m'adresser à M. Phillips. À la fin de la discussion avec M. Dreeshen, vous avez parlé brièvement de la transparence et des États-Unis. Il se trouve que j'ai une copie de quelques-unes de leurs plus récentes statistiques.

Quoi qu'il en soit, quand je regarde le tout... les coûts trimestriels du transport des fèves de soja des États-Unis et du Brésil jusqu'à Hamburg, en Allemagne, en camion — combien de camions cela représente-t-il? —, sur des barges, par voie maritime, le transport total, la valeur à la ferme, le prix au débarquement, et le pourcentage des frais de déplacement dans le coût du produit, si vous me permettez l'expression, je nous compare à des enfants de la maternelle. Je ne veux pas trop insister là-dessus, mais à votre avis, comment nous situons-nous par rapport à toute cette transparence?

Chose certaine, si on veut un système logistique efficace, on doit commencer par bien le comprendre et savoir exactement de quoi il s'agit. Et pour être honnête, M. Watson et moi-même venons tous deux du secteur de l'automobile, où les gens peuvent nous dire exactement où se trouve la pièce, dans quel camion et sur quelle route et, lorsqu'il s'agit du transport du grain, nous avons l'impression qu'on ne sait pas la moitié du temps où se trouve la marchandise. Les gens nous disent: « Il y a des wagons quelque part là-bas. Je les ai dépassés ce matin. Je pense qu'ils sont vides, mais je ne suis pas certain. Ils étaient censés être placés ou peut-être pas. » À qui est-ce la faute?

Des intervenants ont soulevé à maintes reprises la question du manque de données. J'ai l'impression qu'il y a beaucoup de données, mais que personne ne les recueille. Est-ce que je me trompe?

**M. Richard Phillips:** Je crois que Kevin pourrait également répondre à cette question, en tant qu'expéditeur, et je parlerai ensuite.

**M. Malcolm Allen:** D'accord, peu importe qui souhaite intervenir.... Écoutez, mon but, c'est d'en apprendre le plus possible.

• (1820)

**M. Kevin Hursh:** Tout d'abord, il y a plusieurs éléments dont il faut tenir compte. Statistique Canada estime la production totale par province en menant des enquêtes auprès des producteurs, mais je ne suis pas sûr d'être d'accord avec Richard pour dire que le problème découle de ces enquêtes. Je crois plutôt que le problème réside dans le délai qui s'écoule entre l'enquête et la publication des données, et le fait que l'information n'est pas à jour lorsqu'elle est publiée.

Il faut probablement sensibiliser les producteurs à l'utilité de ces types d'enquêtes pour l'ensemble de l'industrie, parce qu'ils sont assez sceptiques. Nous avons besoin de plus de renseignements. En ce qui a trait aux données à la disposition des autres pays, je crois que vous avez raison, mais je considère que les sociétés ferroviaires ne savent pas ce qui passe dans leur propre réseau. Nous pouvons retracer une échelle n'importe où dans notre système, alors qu'elles ne semblent même pas être en mesure de localiser un train de 100 wagons.

Si elles disposent de meilleurs renseignements, services et logistique, il faudrait nous le prouver, car cela ne semble pas être le cas. De nos jours, elles devraient exploiter la technologie pour connaître en tout temps l'emplacement et le contenu de chaque wagon.

**M. Richard Phillips:** À ce sujet, le gouvernement a bel et bien financé l'étude dirigée par Pulse Canada sur ces paramètres: combien de wagons sont placés chaque semaine, combien sont déchargés, combien sont en transit, et où se situent les problèmes. Est-ce aux terminaux? Est-ce que ce sont les sociétés céréalières qui ne déchargent pas leur grain de façon opportune? Si nous examinons la situation dans son ensemble, ce n'est peut-être pas toujours la faute aux compagnies ferroviaires.

Nous n'en sommes qu'au début de l'enquête, alors nous espérons que lorsque nous reviendrons dans un an, nous aurons beaucoup plus

de renseignements à vous fournir. C'est ce que je souhaite, monsieur Allen.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je vais maintenant céder la parole à M. Payne pour cinq minutes.

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

Je tiens également à remercier les témoins d'être ici aujourd'hui.

On a entendu des observations très intéressantes. M. Gray a parlé du plafonnement du revenu et d'une prime durant les mois d'hiver. Monsieur Phillips, vous aviez également dit qu'il fallait réduire les variations, particulièrement au cours des mois d'hiver.

J'ai trouvé que c'était un concept intéressant. Avez-vous une idée de la façon dont une telle prime pourrait fonctionner? Je crains qu'on tarde à la mettre en place.

**M. Richard Phillips:** J'imagine que Kevin voudra peut-être compléter ma réponse. Aux États-Unis, par exemple, on peut s'échanger des trains complets. Autrement dit, si un des membres de Kevin avait absolument besoin de 100 wagons et qu'il n'était pas en mesure de les obtenir, il pourrait offrir à une autre compagnie 3 \$ ou 4 \$ par tonne pour prendre son train, qui est déjà presque à Vancouver, et l'envoyer à son terminal.

Aux États-Unis, les sociétés ferroviaires peuvent se prêter des trains. On ne voit pas cela au Canada, compte tenu de la réglementation. Toutefois, je considère que cela pourrait être une option envisageable.

En outre, au lieu que les sociétés ferroviaires offrent 4 \$ par tonne pour charger un train, elles pourraient offrir 5 \$ par tonne pour attendre trois semaines supplémentaires, lorsque les trains et les équipages sont moins occupés. Les incitatifs financiers sont souvent une bonne méthode pour réduire les variations. Il y a plusieurs mesures à cet effet que nous n'avons pas encore envisagées au Canada.

Kevin, auriez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Kevin Hursh:** Je pense que nous préférions un système où c'est l'économie qui décide, la main invisible du marché. Malheureusement, ce n'est pas le système que nous avons. Les sociétés ferroviaires ne sont pas soumises aux mêmes forces concurrentielles que les autres industries. Aux États-Unis, ils ont un système d'appel d'offres pour les wagons. Toutefois, nous sommes peu enclins à mettre en place un tel système, où on doit soumissionner pour les wagons supplémentaires dont on a besoin, et ensuite, les sociétés ferroviaires auraient une bonne raison de toujours manquer de wagons et d'aller chercher les wagons faisant l'objet d'appels d'offres.

Je suis très heureux que personne n'ait parlé d'abolir le plafond de revenu afin qu'on laisse agir les forces du marché. Si on éliminait ce plafond, j'ai l'impression que les prix augmenteraient, sans que le service ne soit amélioré, et beaucoup d'autres secteurs se plaignent déjà du service ferroviaire. Cela dit, il y a des incitatifs pervers dans le système de plafonnement de revenu où les sociétés ferroviaires, lorsqu'il est plus dispendieux de transporter le grain, n'ont aucun intérêt à placer le matériel roulant ou les locomotives supplémentaires par temps froid.

Si je puis me permettre, lors de sa conférence, Richard Gray a indiqué que nous ne devrions pas nécessairement relever le plafond de revenu ou le revenu admissible maximal —, qui est en réalité lié au volume. Notre examen des coûts nous révélera peut-être que ces sociétés gagnent suffisamment d'argent, mais entre-temps, nous pourrions leur offrir davantage d'incitatifs durant la période hivernale, les mois durant lesquels les coûts sont plus élevés, et un peu moins pendant le reste de l'année, pour les inciter à transporter le grain lorsque c'est nécessaire.

• (1825)

**M. LaVar Payne:** Oui, je comprends aussi qu'ils peuvent évidemment augmenter leurs propres revenus en rajoutant d'autres wagons, malgré ce plafond de revenu. Pourriez-vous nous le confirmer? Je vois des hochements de tête...

**M. Kevin Hursh:** C'est lié au volume et c'est le coût supplémentaire de l'inflation.

**M. LaVar Payne:** D'accord, très bien. Je vous ai entendu parler des corridors et ainsi de suite.

Richard, vous avez parlé d'avoir ce vaste groupe d'organisations au sein de votre conseil des grains, et aussi des autres produits en vrac. J'ai l'impression que nous devons examiner tout le réseau de transport, que ce soit pour les autres produits en vrac ou pour le grain.

Chose certaine, les installations portuaires ont une portée beaucoup plus vaste et nous devons en tenir compte tout au long du processus. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

**M. Richard Phillips:** Nous parlons uniquement du grain, mais au bout du compte, il ne peut pas s'agir que du grain car il y a beaucoup de trains qui desservent d'autres secteurs, que ce soit les secteurs manufacturier et commercial, ou les industries minière, forestière, du charbon et de l'automobile. Beaucoup de gens se partagent les trains, alors si on se limite au transport du grain, lorsqu'il est question de croissance, d'ici cinq à dix ans, on se retrouvera dans la même situation, où il y a trop de demande et pas assez d'offre.

Par exemple, il y a une plus grande demande d'hydrocarbures, ou encore les mines de potasse ont doublé en Saskatchewan, et il ne reste plus de wagons pour le grain. Nous devons prendre en considération tous les secteurs si nous voulons avoir une réelle vue d'ensemble. Où doit-on accroître la capacité globale, pour tous les secteurs et non pas seulement pour le grain?

**M. LaVar Payne:** C'est exact.

**Le président:** Nous avons un peu débordé, alors je vous remercie de votre présence.

Merci, monsieur Payne.

Je tiens à remercier nos témoins, M. Hursh et M. Bender, qui nous ont consacré leur temps et qui ont dû reporter un peu leur téléconférence, mais aussi M. Phillips. Je vous remercie beaucoup d'être resté. Nous avons tous à coeur la famille, alors nous sommes heureux que vous puissiez aller la rejoindre et la rendre heureuse.

Merci beaucoup.

Nous allons faire une pause d'au moins 10 minutes, ne serait-ce que pour nous organiser. J'aimerais que nous puissions recommencer à 18 h 35.

Merci.

La séance est levée.

---





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

---

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