



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 091 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 19 mars 2018

—
Président

M. Pat Finnigan

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le lundi 19 mars 2018

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite tous la bienvenue à la réunion du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mercredi 7 mars 2018, nous commençons notre étude des retards enregistrés dans le transport de grain.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à Michael Cory, administrateur en chef des opérations et vice-président administratif, et à M. Sean Finn, vice-président administratif, Services corporatifs et chef de la direction des Affaires juridiques de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Nous accueillons aussi Jeffrey Ellis, chef des services juridiques et secrétaire général, et James Clements, vice-président, Planification stratégique et services de transport, du Chemin de fer Canadien Pacifique.

Je souhaite aussi la bienvenue à tous les membres du Comité. Nous allons commencer par une déclaration préliminaire.

Si vous le voulez bien, monsieur Finn, nous allons commencer par vous. Votre organisation dispose d'un maximum de sept minutes.

[Français]

M. Sean Finn (vice-président administratif des Services corporatifs et chef de la direction des Affaires juridiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux membres du Comité de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui.

Notre collègue et nouveau PDG, Jean-Jacques Ruest, nous a demandé, à Michael Cory et à moi, de participer à la réunion pour parler du CN et des défis actuels auxquels nous sommes confrontés dans l'Ouest canadien lorsqu'il est question du transport de grain.

Mon collègue, Michael Cory, est administrateur en chef des opérations du CN, et c'est lui qui assure l'exploitation des chemins de fer à l'échelle de l'Amérique du Nord. Mike vient de Winnipeg. Il travaille pour la compagnie de chemins de fer depuis 37 ans, alors il a vu passer pas mal d'hivers durant ses 37 années d'expérience au CN. Il s'est occupé des opérations dans l'Ouest pendant de nombreuses années et il connaît très bien les défis liés au transport de grain. Mike présentera le reste de notre déclaration.

[Français]

Bien sûr, cela me fera grandement plaisir de répondre à vos questions quand le moment sera venu.

[Traduction]

Mike, la parole est à toi.

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

Je vais seulement consacrer une petite partie du temps qui m'est alloué à discuter des raisons pour lesquelles nous nous retrouvons dans cette position. Je crois qu'il est plus utile de mettre l'accent sur ce que nous avons fait et ce que nous ferons pour rétablir la situation et nous assurer de rétablir le plus rapidement possible le service aux niveaux auxquels vous et nos clients vous attendez.

D'entrée de jeu, permettez-moi de vous dire que le CN n'a pas pris la situation à la légère. Le 5 mars, le conseil d'administration du CN a pris une mesure décisive sans précédent. Vous savez probablement que nous avons un nouveau PDG, Jean-Jacques Ruest; il n'était pas en poste depuis deux jours qu'il avait déjà reconnu nos problèmes de service, présenté des excuses à nos clients et promis de faire mieux au nom de nous tous, au CN.

Les défis auxquels nous avons été confrontés ne se limitent pas au secteur du grain. Tous les domaines de notre entreprise ont été touchés. Le CN a été confronté à un problème de capacité et de résilience durant l'hiver.

Après six trimestres consécutifs de croissance nulle ou négative, nous avons sous-estimé le niveau de croissance qui pointait à l'horizon. Nous ne sommes pas seuls: la Banque du Canada et bon nombre de nos clients ont aussi grandement sous-estimé la solidité de l'économie canadienne. Cela fait en sorte que nos capacités sont mises à rude épreuve et que nous avons peu de résilience dans certains corridors.

Le secteur du sable de fractionnement et celui du trafic intermodal affichent d'importantes hausses. Les produits forestiers, le charbon, la potasse et quasiment tout ce que nous transportons affichent des augmentations de volume. Les quantités de grain à déplacer ne nous ont pas pris par surprise, et notre parc de wagons à grain est suffisant pour tout transporter, mais c'est du côté des locomotives et des équipages que nous avons eu un grave problème, en plus de la résilience hivernale qui n'était pas au rendez-vous cette année. Nous n'avions tout simplement pas suffisamment de locomotives et d'équipages pour composer avec l'augmentation rapide de nos affaires. L'embauche et la formation du personnel nécessaire au fonctionnement prennent un minimum de six à neuf mois, et il nous faut aussi un certain temps pour acquérir de nouvelles locomotives et renforcer la capacité.

Les activités accrues ont aussi créé des goulots d'étranglement à un certain nombre d'endroits sur le réseau. Durant l'automne et le début de l'hiver, nous nous en sortions assez bien et fournissions un service raisonnable, mais nous avons essuyé des revers à la fin de l'automne en raison d'incidents sur notre ligne principale, y compris des vents très violents qui ont fait dérailler un train sur un pont en Alberta. Dans cette situation, il a fallu fermer la voie principale jusqu'à ce que le pont soit réparé.

Cependant, comme notre PDG l'a dit récemment, le mois de février a été horrible. Lorsque les froids extrêmes ont frappé, en février, nous forçant à raccourcir nos trains et à augmenter encore plus le nombre de locomotives et d'équipages et à renforcer parallèlement la capacité du réseau, notre service s'est vraiment détérioré jusqu'à atteindre des niveaux qui, de toute évidence, sont inacceptables pour nos clients et pour chacun des employés dévoués et travaillants du CN, qui font leur travail avec grande fierté.

Même si nos services de transport de grain avant février n'ont pas atteint les niveaux record de l'année dernière, chaque mois, de septembre à janvier, les niveaux de grain transportés étaient les troisièmes en importance de toute l'histoire du CN. Clairement, ce n'était pas assez, mais nous n'avons pas connu un rendement si mauvais que nous ne pouvons pas rétablir les choses durant le reste de la campagne agricole.

Je suis heureux de vous annoncer que nous avons déjà fait de bons progrès pour renverser la situation et éliminer l'arriéré de février. Durant la semaine 31, nous avons positionné 5 349 wagons à grain, y compris 772 wagons de clients, aux élévateurs des Prairies. Durant la semaine 31, nous en avons positionné 5 953, y compris 905 wagons de clients, et, durant la semaine qui vient de se terminer, nous en avons positionné 5 742, y compris 647 wagons de clients.

En guise de référence, nous considérons que la capacité durable normale du système dans des conditions opérationnelles hivernales normales est de 4 000 wagons du CN par semaine, et 5 500 wagons du CN par semaine durant le reste de l'année, lorsque le port à Thunder Bay est ouvert.

Nous croyons pouvoir maintenir le rythme durant le printemps. Nous sommes déterminés à rattraper le retard, comme nous le sommes aussi pour tous nos clients. Nos résultats en matière de placement de wagons à la semaine pour ce qui est du grain ne sont pas encore là où ils doivent être, mais il y a eu une importante amélioration.

Pour commencer à renverser la vapeur, la première chose que nous avons dû faire, c'était d'atténuer la congestion sur le réseau, particulièrement dans le corridor très occupé Edmonton-Winnipeg. Nous avons mis en place un certain nombre de mesures pour limiter temporairement la circulation dans ce corridor afin d'assurer la fluidité et d'augmenter la vitesse dans notre réseau. C'est seulement en réduisant la congestion que nous pouvions renforcer la capacité et accroître la résilience.

Nous avons dû prendre des décisions qui n'étaient pas faciles pour limiter et réglementer le déplacement des wagons dans cette section congestionnée de notre réseau. Par exemple, nous avons mis en place un système pour contrôler le déplacement des wagons additionnels pour le sable de fractionnement et le pétrole brut.

Nous avons créé une salle de contrôle 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 où sont réunis des représentants interfonctionnels au sein de notre centre de surveillance du réseau d'Edmonton pour examiner les problèmes critiques des clients et établir l'ordre de priorité des déplacements connexes.

Pour ce qui est des mesures que nous avons prises pour accroître la capacité au sein de notre système, à court et à moyen terme, nous avons ajouté 250 chefs de train qualifiés durant le quatrième trimestre de 2017, et 400 autres termineront leur formation et entreront en poste d'ici le 31 mars. Nous ajouterons 375 autres chefs de train durant le deuxième trimestre. Cela dit, nous embauchons encore, et il reste difficile de trouver de la nouvelle main-d'oeuvre

dans certains emplacements éloignés. Notre centre national de formation à Winnipeg continuera de tourner à plein régime.

Pour ce qui est des locomotives, le CN a ajouté 34 locomotives de grande puissance durant le quatrième trimestre de 2017, et c'est là tout ce que le fabricant pouvait fournir. Nous avons aussi loué 130 locomotives, dont certaines doivent être mises à niveau, mais qui sont quasiment toutes maintenant sur les rails. À plus long terme, nous avons commandé plus de 200 nouvelles locomotives, et nous recevrons les 60 premières durant la deuxième moitié de l'année.

● (1535)

Le CN a un solide bilan en ce qui a trait à l'investissement dans son réseau. Même durant les années où la croissance était plus faible, nous avons maintenu un très important programme de dépenses d'immobilisations. Plus tôt cette année, notre conseil d'administration a approuvé une augmentation de nos dépenses d'immobilisations, qui sont passées de 2,7 milliards de dollars à un niveau record, soit 3,2 milliards de dollars. Plus de 250 millions de dollars à même cette augmentation seront dépensés ce printemps et durant l'été dans le cadre de projets dans la région de l'Ouest pour accroître la capacité des rails et des gares de triage afin d'assurer la fluidité grâce à laquelle nous pourrions renforcer la capacité et augmenter la résilience avant l'hiver prochain.

S'il y a une chose que nous avons comprise à la lumière des défis de cette année, c'est le besoin de mieux communiquer les données entre les intervenants de la chaîne d'approvisionnement. Le projet de loi C-49 exigera des compagnies de chemins de fer qu'elles fournissent encore plus de données qu'elles ne le font actuellement, et nous acceptons cette décision. Cependant, nous ne sommes qu'un maillon de la chaîne d'approvisionnement, et nous sommes préoccupés par le manque de données fournies par certains des autres participants de la chaîne d'approvisionnement. Pour nous tous, la transparence avec tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement est une bonne chose et, au bout du compte, elle est bénéfique pour l'économie canadienne.

Les récentes mesures prises par notre conseil d'administration et nous tous au CN ont montré à quel point nous prenons les problèmes de service qui ont eu une incidence négative sur nos clients très au sérieux. Nos défis en matière de capacité ne disparaîtront pas du jour au lendemain, mais nous avons réagi de façon vraiment proactive pour les relever, et je suis sûr que notre service continuera de s'améliorer, pour le secteur du grain et tous les secteurs d'activité de notre entreprise à l'avenir.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cory. Vous avez respecté exactement le temps imparti.

Monsieur Clements ou Monsieur Ellis, vous avez un maximum de sept minutes.

M. Jeffrey Ellis (chef des services juridiques et secrétaire général, Chemin de fer Canadien Pacifique): Merci, monsieur le président. Je vais commencer, puis je céderai la parole à mon collègue, James.

Je m'appelle Jeff Ellis, je suis le chef des services juridiques du Canadien Pacifique. Je suis accompagné par James Clements, notre vice-président, Planification stratégique et services de transport.

Merci de nous donner l'occasion de discuter des services de transport de grain du CP et des récents défis auxquels a été confrontée la chaîne d'approvisionnement de grain. Nous reconnaissons que, en tant que maillon de la chaîne d'approvisionnement, nous devons mieux nous en tirer.

Premièrement, toutefois, permettez-moi une courte mise en contexte.

Même si la chaîne d'approvisionnement de grain a dû composer avec d'importants défis opérationnels au cours des dernières semaines, y compris le rétablissement après les conditions météorologiques extrêmes de cet hiver, les expéditions totales de grain du CP pour la campagne en cours jusqu'à la semaine 32, qui est du 4 au 10 mars, ont augmenté de 3 %, soit environ 450 000 tonnes métriques, l'équivalent d'environ 22 000 camions remplis de grain. En d'autres mots, nous avons transporté plus de grain durant la présente campagne, même si toute la chaîne d'approvisionnement du grain compose avec des conditions opérationnelles difficiles.

Les conditions météorologiques extrêmes ont été difficiles cette année pour le CP, surtout en février. Même si nous réalisons beaucoup d'activités de planification hivernales chaque année, cette année, l'hiver a été inhabituellement dur. Comparativement, à l'année dernière, les conditions à l'échelle de notre réseau étaient, en moyenne, beaucoup plus froides, et pendant de plus longues périodes. Nous avons aussi essuyé des chutes de neige inhabituellement importantes sur une bonne partie de notre réseau, ce qui a causé d'importantes interruptions. Lorsque les températures atteignent -25 degrés Celsius, les trains doivent être plus courts et rouler moins vite pour assurer la sécurité, qui est cruciale dans le cadre de nos opérations. Ces conditions difficiles ont entraîné une réduction de la vitesse sur notre réseau et une réduction aussi de la capacité générale du système.

Le CP a aussi dû composer avec une demande importante et en grande partie inattendue, surtout dans l'Ouest canadien, demande qui découle en partie des territoires desservis à double rails dans les zones du nord de notre réseau.

Le CP établit chaque année des plans stratégiques en vue de la récolte céréalière. Cette année, on prévoyait initialement une récolte d'environ 65 millions de tonnes métriques, mais il y en a plutôt eu près de 71 millions. Cet écart représente une différence de six millions de tonnes métriques, une bonne partie de cette production supplémentaire venant du bassin de clientèle dans le Nord des Prairies canadiennes en raison des conditions sèches au Sud. Nonobstant les défis liés à l'environnement opérationnel, nos expéditions ont augmenté de 30 % durant la campagne actuelle.

Il convient aussi de souligner que nous devons composer avec une importante demande dans plusieurs de nos secteurs d'activité.

Malgré tout, nous pouvons quand même faire mieux. C'est ce dont mon collègue, James Clements, vous parlera maintenant plus précisément.

● (1540)

M. James Clements (vice-président, Planification stratégique et services de transport, Chemin de fer Canadien Pacifique): Merci, Jeff.

Honorables membres du Comité, nous sommes fiers de dire que le rendement de notre réseau ferroviaire s'améliore. La chaîne d'approvisionnement des grains est en voie de rétablissement.

Notre équipe responsable des opérations s'est concentrée sur le transport des grains et a travaillé extrêmement dur pour rebondir après les défis de nature météorologique de février. Les données et les éléments de preuve fournis révèlent des signes encourageants; les choses sont en voie de se rétablir.

Durant la semaine 32, du 4 au 10 mars, les expéditions de grain ont augmenté de 22 % comparativement à la semaine précédente,

pour un total de 484 000 tonnes métriques de grain. C'est le plus grand volume hebdomadaire transporté depuis la mi-décembre.

Le rendement quotidien de notre réseau a augmenté de 8 % comparativement à la semaine dernière, et, de façon générale, de plus de 16 % depuis la mi-février. Nous avons positionné 10 % plus de wagons vides au pays durant la semaine 32 comparativement à la semaine précédente, un autre signe de gains progressifs. Je suis heureux de dire que nous affichons une augmentation supplémentaire de 5 % durant la semaine 33. La vitesse de notre réseau s'améliore aussi, les vitesses des trains ayant augmenté d'environ 13 % la semaine passée comparativement aux vitesses de la mi-février.

Nous nous attendons à ce que cette tendance positive se maintienne en mars, à mesure que les conditions météorologiques s'amélioreront. En outre, la situation s'améliorera encore plus lorsque le port de Thunder Bay rouvrira. Jusque-là, nous nous attendons à une forte demande de wagons au Manitoba, des wagons qui doivent transporter les marchandises jusqu'au corridor de Vancouver.

Le CP continue d'ajouter des équipages et des locomotives pour soutenir un solide rétablissement. Nous ajoutons plus de 700 nouveaux employés, qui, en ce moment même, sont rendus à différentes étapes de leur formation, et 100 locomotives, qu'on commencera à intégrer à notre parc durant l'été.

Nous avons aussi mis en place une équipe spéciale de retraités et de gestionnaires de CP afin de renforcer la capacité, ce qui contribuera à rétablir le système le plus rapidement possible.

À l'aube du printemps, nous prenons d'importantes mesures préventives pour éviter les contraintes opérationnelles découlant des conditions environnementales difficiles, comme l'importante fonte des neiges et le ruissellement connexe, ainsi que les avalanches.

Les responsables du programme de surveillance et de contrôle des avalanches du CP continuent de travailler en étroite collaboration avec tous les intervenants du corridor de transport montagneux de la Colombie-Britannique, y compris Parcs Canada et le ministère responsable des routes de la Colombie-Britannique, pour surveiller constamment les conditions météorologiques actuelles et prévues qui peuvent avoir une incidence négative sur le corridor.

Nous avons aussi amorcé les activités dans le cadre de notre programme de surveillance du dégel printanier, qui est assorti de solides protocoles de surveillance des conditions et de mesures d'intervention efficaces si jamais les niveaux d'eau montent sur des segments de notre réseau. Selon les premières indications, dans la majeure partie du réseau de CP à l'est des Rocheuses, on peut s'attendre à un risque d'inondations printanières moyen ou inférieur à la moyenne. Même si nous restons optimistes et croyons que la neige fondra lentement, nous prenons toutes les mesures de précaution en ce qui concerne le risque d'avalanche et d'interruption lié aux inondations printanières.

Nous continuons de travailler en étroite collaboration avec nos clients pour respecter les engagements du CP au chapitre des produits et de services dans le secteur céréalière et répondre à leurs besoins. Au-delà de ces mesures, nous avons réservé de 1,35 à 1,5 milliard de dollars en vue d'améliorations des immobilisations cette année dans le but de renforcer la capacité et d'augmenter la fluidité de la chaîne d'approvisionnement.

Des investissements liés aux infrastructures sont essentiels pour renforcer la capacité et ainsi réaliser des gains à long terme qui permettront d'assurer le rendement global de la chaîne d'approvisionnement des grains, ce qui est particulièrement important, vu la préférence du marché pour Vancouver en tant que principal débouché pour les grains. Cette préférence est de plus en plus marquée. Le CP espère que, dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, le gouvernement du Canada donnera la priorité aux projets permettant de renforcer la capacité de la chaîne d'approvisionnement dans ce corridor.

En conclusion, comme nous l'avons déjà dit, le CP encourage fortement l'adoption rapide du projet de loi C-49 par le Sénat. Même s'il est imparfait, ce projet de loi fournira une certitude supplémentaire relativement à la chaîne d'approvisionnement des grains, surtout en ce qui concerne les nouveaux investissements dans les wagons-trémies.

Encore une fois, merci de nous avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui. Nous vous rappelons que, malgré les conditions opérationnelles difficiles cet hiver, le CP est déterminé à s'améliorer et transporter, tout de même encore, plus de grains qu'il ne l'a fait l'année dernière. En outre, nous sommes bien placés pour connaître une bonne année de façon générale.

Merci.

• (1545)

Le président: Monsieur Clements et monsieur Ellis, merci de votre exposé. Nous allons maintenant commencer la période des questions. Nous allons commencer par M. Berthold et M. Barlow, qui partagent leur temps.

Vous avez six minutes, monsieur Berthold.

[Français]

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

Je remercie grandement les représentants des deux compagnies ferroviaires d'être parmi nous aujourd'hui.

[Traduction]

Nous avons demandé une réunion d'urgence il y a deux semaines pour susciter la prise de mesures à l'intention de nos producteurs, qui ne sont pas payés lorsque les grains ne sont pas transportés. Malheureusement, les libéraux ne croyaient pas que c'était urgent. Le ministre ne croyait même pas que nous étions sérieux à un moment donné. Les libéraux n'ont pas voulu écouter les agriculteurs précédemment. Nous avons demandé en vain la tenue d'une telle réunion la semaine dernière. Il y avait des signes durant l'automne que nous risquions de vivre une autre crise et des retards dans le transport du grain.

Les agriculteurs manquent de liquidités, et notre réputation internationale se ternit. Selon moi, les compagnies de chemin de fer ont une responsabilité à l'égard des Canadiens, et c'est d'honorer leurs contrats et de transporter les marchandises. C'est là leur mandat.

[Français]

Il y a seulement deux grandes compagnies ferroviaires qui desservent l'ensemble du Canada, et nous nous fions à elles pour que nos exportations et notre économie aillent bien.

Dans le cas qui nous occupe, soit le transport des grains, nous avons eu un gros problème et nous avons échoué. On dit que le débit du transport du grain a augmenté de 16 %, mais quand on le compare à celui d'une semaine où il n'était pas bon, on ne peut pas dire que ce

sont de bons résultats. Quand on me dit que le débit s'est amélioré de 16 % depuis la mi-février, alors qu'à cette date les résultats n'étaient pas bons, ce ne sont pas de bons résultats, selon moi.

Il y a encore beaucoup de travail à faire. Dès qu'on a pris connaissance de la crise, on aurait dû demander aux ministres d'intervenir et de forcer les compagnies ferroviaires à jouer le rôle que tous les Canadiens et toutes les Canadiennes s'attendent à les voir jouer.

Ma première question s'adresse aux gens du CP.

À la suite de notre demande de tenir une réunion d'urgence, le ministre a envoyé une lettre dans laquelle il vous a demandé clairement de publier votre plan sur votre site Web au plus tard le 15 mars. Or je n'ai pas trouvé ce plan. Pouvez-vous me dire où il est?

[Traduction]

M. James Clements: Vous pouvez consulter la lettre sur notre site Web. Elle était là le 15. Je peux trouver le lien pour le Comité afin que vous sachiez où la trouver. Nous avons communiqué cette information, en plus d'un document de travail sur l'actuel...

M. Jeffrey Ellis: Nous l'avons aussi envoyée directement au ministre.

M. Luc Berthold: Il avait été demandé qu'elle soit facile à trouver. Je ne l'ai pas trouvée. Je crois que la plupart des...

M. Jeffrey Ellis: Toutes mes excuses. Je corrigerai la situation.

M. Luc Berthold: Merci.

Prochaine question. Est-ce seulement une question de conditions météorologiques? Je vous ai seulement entendu parler de conditions météorologiques. Je crois que, au Canada, nous voyons ce genre de météo depuis plus de 100 ans. Pouvez-vous m'expliquer ce qui est différent cette année?

M. Michael Cory: Je peux vous dire que, pour le CN, ce n'était pas seulement les conditions météorologiques; il y a aussi eu une augmentation sans précédent de volume. Nous avions prévu une augmentation du volume beaucoup moins importante dans le réseau, soit environ 3 %. Au bout du compte, elle a été de 11 %, et ce, pour une diversité de marchandises. De plus, les conditions météorologiques étaient encore plus difficiles pour nous qu'au cours des deux dernières années, ce qui, de toute évidence, est venu s'ajouter au fait que nous n'étions pas préparés pour une telle augmentation de volume.

• (1550)

M. James Clements: De notre côté, nous reconnaissons que ce n'est pas seulement une question de conditions météorologiques. Il y a le volume. Comme nous l'avons mentionné, nous constatons dans certaines parties précises de notre réseau une augmentation très ciblée de la demande. Dans les parties septentrionales de notre territoire, nous transportons 30 % plus de grains que dans le passé. C'est là où se trouve la production; c'est là où il faut aller chercher le grain. Cette situation crée certains défis. Ajoutez à cela des conditions hivernales pires qu'à l'habitude...

Oui, il y a des hivers chaque année depuis 100 ans, mais les conditions météorologiques que nous avons essuyées sont parmi les pires des 100 dernières années. Si je ne m'abuse, les grands froids que nous avons connus en décembre et en janvier étaient les plus mordants et les plus précoces depuis 1886. On n'avait pas vu ce genre de conditions depuis plus de 100 ans. La situation était pire que la normale.

M. Jeffrey Ellis: Pour revenir rapidement sur ce qui vient d'être dit, à -25 degrés, ce n'est pas une question de préparation: c'est une question de physique. Le métal devient cassant. On risque des déraillements. Les tuyaux de caoutchouc se fissurent et fuient. Il faut rouler moins vite pour rouler en toute sécurité. Ce n'est là qu'une des conditions. C'est un peu comme rouler moins vite sur l'autoroute durant une tempête de neige. On le fait pour des raisons de sécurité.

M. Luc Berthold: D'accord. John, vous avez une question?

M. John Barlow (Foothills, PCC): Merci beaucoup, Luc.

Je vous remercie tous d'être là et d'expliquer certaines des situations et certaines des mesures que vous avez prises pour régler les problèmes. Je suis heureux de voir que vous ne blâmez pas tout simplement les conditions hivernales, parce que c'était assurément une excuse qu'on a beaucoup entendue, et elle ne venait pas nécessairement des compagnies de chemin de fer.

Même si les problèmes n'ont pas découlé des conditions météorologiques — vous dites qu'il y avait autre chose —, nous avons commencé à parler de ce problème en octobre. Nous l'avons assurément constaté en parlant à nos groupes d'intervenants et vu les appels que nous recevions, et, vous-mêmes, aviez dit que la récolte était beaucoup plus importante que prévu.

On ne peut jamais prédire la météo, mais vous avez annoncé la semaine dernière les mesures que vous allez prendre. Pourquoi n'avez-vous pas commencé à prendre certaines de ces mesures en octobre, ou même en janvier, lorsqu'on a vu ces chiffres tomber sous la barre des 50 %? Nous sommes déjà passés par là. Vous connaissiez certaines des mesures que vous auriez pu prendre.

Il y a aussi eu un article la semaine dernière selon lequel la National Grain and Feed Association des États-Unis a blâmé le CN et le CP pour des mises à pied très importantes et des réductions de service, qui ont aussi une incidence sur les services que vous offrez au sud de la frontière.

Vous avez vu venir certains des problèmes avec lesquels vous deviez composer. Pourquoi ne pas avoir pris certaines des mesures que vous avez maintenant annoncées beaucoup plus rapidement dans le cadre du processus?

Le président: Malheureusement, monsieur Barlow, votre temps est écoulé, et je dois passer au prochain intervenant.

Monsieur Longfield, vous avez six minutes.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins qui sont là aujourd'hui. C'est un grave problème, et nous savons que vous travaillez en collaboration avec le gouvernement pour le régler. Nous avons vu des preuves des mesures que vous vous êtes engagés à prendre et que vous prenez. À l'avenir, espérons que le projet de loi C-49 sera adopté au Sénat afin que vous puissiez faire d'autres gains en matière d'investissements.

Je vais commencer par le CP et M. Ellis. Pouvez-vous décrire en quoi le retard lié au projet de loi C-49 influe sur vos programmes d'immobilisations?

M. Jeffrey Ellis: Bien sûr.

Encore une fois, nous ne croyons pas que le projet de loi C-49 est parfait; nous croyons que c'est un compromis, un compromis approprié.

De notre point de vue, nous avons hâte d'aller de l'avant et de faire des immobilisations liées aux wagons-trémies, ce qui permettra d'accroître la capacité du réseau en ce qui a trait au transport de grain dans un avenir prévisible. Nous sommes prêts à dépenser de 1,3 à

1,5 milliard de dollars en 2018, dès que nous aurons la certitude nécessaire quant à l'entrée en vigueur de la disposition sur les embranchements, qui est actuellement prévue dans le projet de loi C-49.

M. Lloyd Longfield: Pour ce qui est des embranchements, vous voulez parler du partage des avantages des investissements en capital avec les autres compagnies de chemins de fer...

M. Jeffrey Ellis: Précisément.

M. Lloyd Longfield: ... plutôt que de voir le rendement revenir à vos actionnaires.

M. Jeffrey Ellis: C'est exact.

M. Lloyd Longfield: D'accord. Les représentants du CN peuvent y aller.

M. Sean Finn: Si vous me permettez, de toute évidence, le projet de loi C-49 étant devant le Sénat, la position du CN est très claire: adoptez-le le plus rapidement possible. Les avantages sont probablement doubles.

Premièrement, les clients auront des outils supplémentaires pour tenir les compagnies de chemin de fer plus responsables, ce qui n'est pas une mauvaise chose en soi. Je crois que nous sommes tous ici aujourd'hui parce que nous reconnaissons que nous devons rendre davantage de comptes au Parlement et à nos clients.

Deuxièmement, lorsqu'on parle d'investissement, il n'y a aucun doute que cela nous permettra d'être plus préparés, pour revenir sur la question de M. Barlow. Beaucoup des dispositions du projet de loi C-49 exigent la communication de renseignements supplémentaires, mais Transports Canada peut nous aider, évidemment, à mieux prévoir et à mieux planifier les demandes, pas isolément, mais de pair avec les intervenants.

Je crois que des investissements sont requis. Par conséquent, lorsque nous comprendrons mieux les faiblesses de la chaîne d'approvisionnement, nous pourrions, en tant que compagnie de chemin de fer, aider à faire des investissements aux endroits nécessaires et, ce qui est encore plus important, nous reconnaitrons qu'une chaîne n'est jamais plus forte que son maillon le plus faible. Évidemment, il y a des maillons faibles dans la chaîne d'approvisionnement, mais nous ne pouvons pas les blâmer pour tout. Nous devons éliminer ces maillons faibles, ensemble, au bénéfice des agriculteurs et des marchés canadiens.

● (1555)

M. Lloyd Longfield: Merci, monsieur Finn.

Afin de comparer ce qu'on fait maintenant à la solution choisie la dernière fois, le gouvernement précédent mettait en place un décret assorti de menaces d'amendes et de punitions lorsque les normes de service n'étaient pas respectées. Quel effet cela a-t-il eu sur les volumes de façon générale?

M. Sean Finn: En 2014, au moment du décret, le CN s'est engagé à transporter un certain nombre de tonnes de grain chaque semaine. Évidemment, lorsque le taux est entré en vigueur, en mars 2014, les conditions météorologiques se sont améliorées deux semaines plus tard, et tout le grain a été transporté avant la fin de la campagne. C'est l'argument que nous utilisons au CN: les communiqués de presse ne transportent pas le grain, c'est le travail de nos gens et de nos locomotives.

M. Lloyd Longfield: Exactement.

M. Sean Finn: J'imagine qu'on pourrait aussi dire que les décrets ne transportent pas le grain. Pour y arriver, les compagnies de chemins de fer doivent faire face aux problèmes directement et de façon très organisée.

Évidemment, en 2014 — on peut se demander si c'était requis ou non —, dès que les conditions météorologiques se sont améliorées, les deux compagnies de chemins de fer ont commencé à transporter le grain. Nous n'avons pas arrêté jusqu'à ce que tout soit fait, à la fin de juillet. C'est probablement un bon exemple du fait que ce n'est pas le décret qui nous a poussés à transporter plus de grain; c'est le fait que les conditions météorologiques se sont améliorées, ce qui nous permettait de rallonger les trains afin de mieux servir les agriculteurs et les clients.

M. Lloyd Longfield: Je suis né à Winnipeg. J'ai travaillé un peu sur l'hydraulique et la pneumatique dans les gares de triage de l'Ouest, dans la gare de triage de Symington, et aussi dans les gares de Transcona. Lorsque la température baisse, il y a des façons de faire passer l'air comprimé dans les conduites de freins, mais il y a des contraintes en ce qui a trait à la contraction entre les voies et les roues et l'équipement.

Pouvez-vous nous dire si on aurait pu installer des compresseurs intermédiaires dans le système des wagons, essayer des choses afin de régler l'aspect technique du fonctionnement des trains par temps froid?

M. Michael Cory: Voulez-vous que je commence, James?

M. James Clements: Allez-y.

M. Michael Cory: Tout comme nos collègues du CP, au cours des nombreuses dernières années, nous avons investi dans des locomotives contrôlées à distance et placées en milieu de train pour répartir la pression d'air. La capacité de placer un système de compression d'air au milieu d'un train nous permet de maintenir la même longueur de train toute l'année.

De plus, nous avons construit à l'interne au cours des dernières années des wagons couverts munis de compresseurs d'air; nous allons augmenter leur nombre de 50 %. De façon progressive au cours des dernières années, nous avons vraiment mis l'accent sur la façon de réduire le nombre de problèmes rencontrés en raison de la compaction de l'air, comme vous dites.

M. Lloyd Longfield: C'est unique au Canada, pourrait-on dire, et ça existe peut-être aussi dans certaines parties de la Russie. Avez-vous des commentaires à formuler sur la mesure dans laquelle le Canada mène l'innovation dans ce secteur?

M. Michael Cory: Nous ne le faisons pas assez bien, mais oui, absolument.

M. Lloyd Longfield: Plus d'investissements sont requis.

M. Michael Cory: Oui. Nous comprenons très bien que, trois ou quatre mois par année, nous devons composer avec ce problème, et ce n'est pas comme si nous restons assis là sans prendre les mesures nécessaires. Et nous ne prenons pas seulement les mesures nécessaires: nous tentons aussi d'innover et d'utiliser toutes les technologies qui existent pour réduire non seulement le niveau de complexité, mais aussi l'impact que les durs hivers ont sur la nature même du transport ferroviaire.

M. Lloyd Longfield: Très rapidement, monsieur Clements, vous pourriez peut-être passer à... Nous avons présenté une motion, et nous allons commencer une étude sur l'augmentation de nos exportations à 75 milliards de dollars et le besoin de compter sur de nouvelles technologies. Le transport ferroviaire fera partie de la solution. Avez-vous des commentaires rapides à formuler à ce sujet?

M. James Clements: Oui, j'ai deux ou trois commentaires rapides. Nous avons répondu à l'appel en ce qui a trait au Fonds national des corridors commerciaux, et je crois que vous devez regarder ce qui se passe à Vancouver et réfléchir aux occasions de continuer à renforcer la capacité à ce bout de la chaîne d'approvisionnement. Ce sera l'une des composantes les plus essentielles, et, donc, comme nous l'avons dit dans notre déclaration, nous vous encourageons à réfléchir à de possibles investissements qui permettraient d'éliminer ce goulot d'étranglement.

Pour le CP, un de nos défis, c'est que nous partageons la voie entre Port Coquitlam et le bord de l'eau avec West Coast Express, un service de train de banlieue. C'est là une capacité très utile, tant pour les passagers qui utilisent le service que pour les transporteurs ferroviaires. De quelle façon pouvons-nous renforcer la capacité dans ce corridor?

Le président: Merci, monsieur Clements.

Merci, monsieur Longfield.

Monsieur MacGregor, vous avez six minutes, s'il vous plaît.

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

Merci à vous tous de comparaître aujourd'hui.

Il y a quatre ans, durant l'hiver 2013-2014, nous avons vécu une situation similaire. Je crois que vous aviez comparu devant le Comité à ce moment-là. Je veux tout simplement savoir quelles leçons vous aviez tirées de cet incident? Si vous avez bel et bien appris ces leçons, pourquoi sommes-nous encore une fois ici à poser les mêmes questions?

M. James Clements: Je peux commencer.

L'un des principaux défis auxquels nous étions confrontés, c'était notre façon de travailler en collaboration avec nos clients et de communiquer au chapitre des attentes créées et de la compréhension de la capacité. À ce moment-là, nous avions ce que nous appelions un système de demandes ouvertes pour la commande des wagons, et, selon les chiffres que les intervenants avaient présentés au Comité, si je me rappelle bien, nous avions 120 000 wagons de retard. Selon nous, c'était une façon vraiment inefficace d'exprimer ce qui se passait sur notre réseau et cela n'était pas non plus harmonisé avec les intérêts des intervenants.

De nos jours, 80 % du grain est transporté dans le cadre de ce que nous appelons le programme de trains réservés. Selon nous, c'est un système très novateur dans la mesure où il harmonise nos intérêts avec ceux de nos clients. En fait, ce sont les clients qui contrôlent les wagons composant le train. Par conséquent, si les clients peuvent décharger un wagon plus rapidement, le wagon retourne plus rapidement au silo. Évidemment, ce système prévoit aussi ce que nous devons livrer.

De plus, ce contrat novateur prévoit aussi des pénalités réciproques en matière de rendement. Nous nous sommes engagés auprès de nos clients à faire certaines choses avec le train en question, et ils se sont eux aussi engagés quant à la façon dont ils le rempliront et l'utiliseront. C'est un changement majeur au sein du système, et, selon nous, les participants de la chaîne d'approvisionnement peuvent ainsi mieux comprendre de quelle façon nous travaillons.

• (1600)

M. Alistair MacGregor: Les représentants du CN ont-ils quelque chose à ajouter?

M. Michael Cory: C'est exactement la même chose pour nous, dans la mesure où 90 % de nos activités liées au transport de grain sont réalisées dans le cadre de contrats. Pour revenir au point soulevé par James, nous avons aussi mis en place des pénalités réciproques. L'idée, c'est de maximiser la capacité du parc.

Ce que nous continuons d'apprendre, c'est la façon de mieux comprendre notre capacité et notre résilience, et, encore une fois, j'en reviens à l'augmentation sans précédent du volume, qui nous a vraiment fait comprendre que nous devions nous doter d'un modèle de prévision des capacités beaucoup plus solide. C'est ce sur quoi nous travaillons actuellement.

M. Alistair MacGregor: Merci.

Vos deux entreprises ont déclaré être en train d'embaucher de nouveaux équipages. Vous avez aussi dit que vous louez ou que vous achetez de nouvelles locomotives. Depuis la dernière crise du grain, quelle a été la tendance nette au sein de vos deux entreprises en ce qui concerne le nombre de locomotives exploitées et le nombre d'équipages en place? Y a-t-il eu des réductions? Puisque vous devez maintenant réagir à nouveau à une telle situation et que vous réembauchez des gens, j'aimerais savoir quelle est la tendance nette au cours des quatre dernières années.

M. James Clements: Je ne connais pas la tendance nette absolue de 2012 à maintenant. Le CP a apporté des changements sans précédent à son modèle opérationnel grâce au nouveau modèle d'exploitation ferroviaire précise. Vous ne pouvez pas comparer les activités de CP à ce moment-là à celles d'aujourd'hui. Nous avons apporté des améliorations très importantes du point de vue de l'efficacité et de l'efficacité. Au cours des deux ou trois dernières années, la demande a diminué, et, maintenant que la tendance se renverse, nous avons ajouté beaucoup de locomotives au cours des deux ou trois dernières années.

M. Michael Cory: Ce n'est pas très différent de notre côté. Nous avons eu six trimestres de stagnation ou de diminution de la demande. Je ne peux pas vraiment fournir d'information sur le maintien des équipes. Cependant, notre objectif, c'est d'avoir une longueur d'avance et de ne plus nous faire prendre de court comme c'est arrivé.

M. Alistair MacGregor: Je représente une circonscription sur la côte de la Colombie-Britannique, et c'est un dossier qui est d'actualité jusque sur la côte. Partout autour de ma circonscription, dans les îles Gulf, il y a des navires-citernes à l'ancre qui sont très rarement utilisés. Si on regarde du côté de la baie English, à Vancouver, c'est totalement bondé, alors c'est un problème qui a des répercussions jusqu'à la côte Ouest.

Vous avez dit que, si le projet de loi C-49 est adopté, vous vous engagez à améliorer la situation et à investir. Ça semble être une attitude très réactive vu la situation actuelle. Je me demande si nous nous retrouverons à nouveau dans une telle situation dans quatre ans et si nous devrions vous demander à nouveau de vous présenter devant le Comité.

Oui, vous savez que, à -25 degrés vous devez réduire la vitesse et la longueur des trains, mais quiconque vit au Canada durant l'hiver sait qu'on est régulièrement aux prises avec ce genre de conditions météorologiques. Vous connaissez les tendances à long terme et ce que le pays veut faire, c'est-à-dire augmenter nos exportations, mais l'environnement opérationnel ne change pas. Je veux être assuré qu'on ne se retrouvera à nouveau dans cette situation dans quatre ans. J'espère que, plutôt que d'être réactif à la situation, vous agirez de façon proactive afin que, en 2023, nous n'ayons pas à tout recommencer.

M. Sean Finn: Si vous me le permettez, nous avons pris des mesures très concrètes depuis 2014. Par exemple, l'année dernière, le CN a fait des investissements de 2,7 milliards de dollars en immobilisations. Cette année, nous atteindrons 3,2 milliards de dollars, une augmentation de 500 millions de dollars. Nous avons mis la barre haute pour les immobilisations. Le réseau dans lequel nous investissons est excellent, mais, bien sûr, c'est là où on investit les fonds d'immobilisations qui fera la différence en ce qui a trait à la résilience et la fluidité, et, par conséquent, sous le leadership de Mike Cory et Jean-Jacques, nous examinons nos contraintes en matière d'immobilisations et nous tentons de cerner où sont les goulots d'étranglement afin que nous puissions régler les problèmes très rapidement.

À compter du printemps, vous allez voir les mesures prises en réaction à ce qui s'est passé. C'est vrai, certaines mesures ont été prises en réaction à ce qui s'est passé cet automne, mais, la grande différence, c'est que, cet automne, il y a eu une augmentation imprévue du trafic avec laquelle nous avons dû composer alors que l'hiver pointait à l'horizon. C'est important de se rendre compte que, cette année, les 3,2 milliards de dollars dont on parle représentent beaucoup plus que 20 % de nos revenus bruts, ce qui est probablement une règle générale pour certaines compagnies de chemins de fer en Amérique du Nord. Nous investissons davantage en immobilisations pour nous assurer d'éliminer les goulots d'étranglement. Nous embauchons des employés à un rythme jamais vu depuis de nombreuses années. Nous embauchons actuellement les employés qui seront là pour de nombreuses années à venir.

Selon moi, la grosse différence comparativement à 2014, c'est que, en 2014, il y a eu une augmentation des volumes, puis, tout d'un coup, une réduction. Évidemment, nous n'avons pas réagi assez rapidement. Je crois que, cette fois-ci, les représentants des compagnies de chemins de fer dans la salle, ici, ont probablement tiré une leçon, soit qu'il faut réinvestir rapidement et cerner plus rapidement les tendances. Une des composantes du projet de loi C-49 concerne l'échange d'information entre nous, Transports Canada et nos clients afin d'assurer une meilleure planification logistique. S'il y a une augmentation du volume, de quelle façon réagirons-nous?

Je crois que la meilleure réponse à votre question, c'est que les compagnies de chemins de fer doivent investir dans leur réseau de façon à éliminer les goulots d'étranglement et à pouvoir composer avec les augmentations de trafic au fur et à mesure.

• (1605)

Le président: Merci, monsieur Finn et monsieur MacGregor.

Monsieur Peschisolido, vous avez six minutes.

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

Je tiens à remercier nos invités d'être là aujourd'hui.

Pour commencer, j'aimerais revenir sur l'approche de M. Barlow et M. MacGregor. Nous avons déjà vu ce film. Je suis un peu surpris qu'on ait à se retrouver tous ici. Je comprends qu'un projet de loi est en préparation et que le Sénat doit agir, mais il y a deux entreprises majeures qui ont composé avec ce genre de situation dans le passé, et nous avons besoin qu'un ministre se lève et dise: « Écoutez tous, nous avons besoin d'un vrai plan. Faites ce qu'il faut. »

Je crois que la principale préoccupation, c'est que les agriculteurs et les Canadiens veulent des garanties. Il y a du retard, alors éliminons ce retard et assurons-nous qu'une telle situation ne se reproduira plus.

J'aime bien tous les détails, mais ma question aux deux compagnies de chemins de fer est la suivante: de quelle façon pouvez-vous garantir aux agriculteurs que vous avez un plan pour éliminer le retard et vous assurer qu'on ne se retrouvera pas encore une fois ici dans deux ou trois ans lorsqu'il y aura à nouveau une augmentation?

M. Michael Cory: Pour notre part, nous avons fait de grands pas en avant au cours des trois dernières semaines, depuis le creux de février. Comme James l'a mentionné tantôt, tout ce que nous faisons actuellement — réembaucher des employés à la retraite, repousser des vacances, embaucher des gens et louer des locomotives — vise à éliminer l'arriéré.

À plus long terme, je vais revenir aux commentaires de mon homologue Sean: à quel point l'échange d'information est crucial si nous voulons un meilleur horizon de planification et pour que nous puissions continuer à investir aux bons endroits. C'est notre engagement. Nous le ferons et nous le faisons. Cette année, pour revenir à ce que Sean a dit, nous réaliserons notre plus important programme d'immobilisations. Une bonne partie des investissements se fera dans l'Ouest canadien, où les volumes ont augmenté de plus de 11 %. Dans certaines régions, on parlait d'une croissance des volumes de 20 à 25 %.

Par conséquent, nous nous concentrons sur des endroits bien précis, mais le fait d'avoir accès à la bonne information au bon moment nous permettra de mieux planifier à l'avenir. Je vous garantis que nous allons éliminer l'arriéré. C'est ce sur quoi nous mettons l'accent. Nous n'arrêterons pas tant que ce ne sera pas fait.

M. James Clements: En ce qui nous concerne, je dirais la même chose. Nous regardons vers l'avant et nous continuons à planifier, et plus nous aurons de renseignements et plus nous aurons de visibilité pour comprendre la nature des changements... Vous savez, nous sommes des capitalistes. Nous voulons faire de l'argent. Le fait de ne pas répondre à la demande n'est pas dans l'intérêt de nos actionnaires. Nous réalisons un processus qui nous permettra de comprendre la demande et d'être à la hauteur de la situation, de faire ce qui est bon pour nos clients, puisque nous répondons à la demande, et pour l'économie canadienne.

M. Joe Peschisolido: J'ai la chance de représenter la circonscription de Steveston—Richmond-Est, tout juste au sud de Vancouver. Le ministre Garneau est venu dans la région pour annoncer un examen des ports et du port Metro Vancouver. J'ai passé une bonne partie des deux dernières semaines à téléphoner à des agriculteurs du côté Est de Richmond et à Steveston pour leur parler des enjeux liés à l'agriculture et au port Metro Vancouver. J'ai été surpris de constater qu'ils ont parlé du transport du grain. Ils sont préoccupés par ce qui arrivera aux producteurs de grain. Ils sont inquiets.

Les personnes que j'ai le plus de difficulté à rencontrer dans le cadre d'une réunion, ce sont les agriculteurs, parce qu'ils travaillent toujours. Ils travaillent très dur. La population agricole de Steveston—Richmond-Est n'est pas imposante, c'est une grande région, sur le plan géographique, mais on parle actuellement de quelques milliers d'agriculteurs.

De quelle façon le gouvernement peut-il vous aider de façon à faire en sorte qu'une telle situation ne se reproduise plus jamais?

M. Sean Finn: Évidemment, d'entrée de jeu, le fait d'adopter le projet de loi C-49 à la Chambre des communes serait possiblement un pas dans la bonne direction.

Ensuite, je crois qu'une partie du projet de loi exigera des compagnies de chemins de fer qu'elles communiquent de l'information. Nous nous rendons compte aujourd'hui que la situation a une

incidence non seulement sur les agriculteurs et le milieu agricole, mais aussi sur la réputation du Canada à l'étranger. Au bout du compte, nous devons comprendre que, lorsque nous faisons cela, nous avons une incidence non seulement sur nos clients locaux, mais sur notre réputation à l'échelle internationale, et c'est important pour les compagnies de chemins de fer et les intervenants de la chaîne d'approvisionnement de se rendre compte que les clients à l'échelle internationale ont des choix. Le Canada est un excellent point d'entrée en Amérique du Nord et nous avons accès à deux excellentes compagnies de chemins de fer, mais si nous ne livrons pas la marchandise, nous aurons un problème à l'avenir. Je crois que c'est quelque chose que le conseil d'administration du CN a reconnu. Les membres du conseil ont pris une mesure majeure il y a deux semaines en changeant le leadership de l'organisation. Moins de deux jours après son entrée en poste, le nouveau leader a déclaré comprendre que transporter les marchandises du Canada vers les marchés fait partie de l'ADN de l'entreprise, ce qui revient à dire: « Nous avons un rôle à jouer pour nous assurer que la réputation à l'étranger du Canada est telle qu'elle devrait être. »

On ne peut pas s'en tenir à des paroles. Il nous faut nous assurer que vous livrez la marchandise.

Ma réponse à votre question est la suivante: le CN s'engage à toujours avoir cela à l'esprit. Les 22 000 employés des chemins de fer du CN se rendent compte que nous ne servons pas seulement nos clients, nous servons l'ensemble du Canada.

• (1610)

M. James Clements: Pour ce qui est de ce que le gouvernement peut faire, dans un premier temps, je tiens à souligner qu'il y a 12 000 cheminots, des hommes et des femmes, qui travaillent sans relâche pour transporter toutes les marchandises produites au Canada partout au pays, pas seulement du grain.

Pour ce qui est de la façon d'aller de l'avant, certaines initiatives sont liées à la visibilité de la chaîne d'approvisionnement. Il ne faut pas seulement mesurer le travail des compagnies de chemins de fer. Il faut assurer la visibilité de l'état de santé de toute la chaîne d'approvisionnement afin de comprendre ce qui se passe afin que tous les intervenants puissent prendre des décisions à même d'optimiser l'utilisation des ressources en place, plutôt que de simplement se concentrer sur le rendement d'une seule compagnie de chemin de fer.

M. Joe Peschisolido: Monsieur le président, merci.

Le président: Merci.

[Français]

Madame Nassif, vous avez six minutes.

Mme Eva Nassif (Vimy, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de venir nous voir, en réponse à la demande de la semaine dernière.

Ma question s'adresse à MM. Finn et Cory.

Vous avez livré près de 6 000 wagons de grains par semaine au cours des deux dernières semaines. Est-ce votre capacité maximale?

M. Sean Finn: Au cours du mois de février, la moyenne était de 3 400 wagons placés chez les producteurs de grains durant la période d'hiver la plus intense. Nous avons réussi à ramener ce chiffre à 4 500 wagons il y a trois semaines et à 5 000 wagons il y a deux semaines.

Nous avons clairement indiqué que la capacité du réseau et de la chaîne d'approvisionnement était d'à peu près 4 000 wagons par semaine dans le pire de l'hiver. Il est clair que l'hiver commence finalement à être moins rigoureux; ce n'est peut-être pas le cas ici, à Ottawa, ou dans l'Est du pays, mais ce l'est dans certaines régions. Maintenant que la température est un peu plus clémente, nous pensons avoir la capacité de placer systématiquement plus de 5 000 wagons par semaine.

Il faut comprendre le processus: il faut placer les wagons, ensuite les tirer et les amener à marcher. Il ne suffit pas de les mettre sur un élévateur et espérer qu'ils vont être remplis. Il n'y a aucun doute que beaucoup de travail est fait pour que l'équipe de Michael Cory et tous nos cheminots soient en mesure d'atteindre l'objectif de livrer 5 000 wagons par semaine au cours des prochaines semaines. S'il y a un incident ou si la météo n'est pas clémente, ce chiffre baissera un peu, mais nous croyons pouvoir y arriver.

Durant le pire de l'hiver, notre objectif est habituellement de 4 000 wagons. En février, nous avons atteint une moyenne de 3 400 wagons. Nous n'avons donc pas atteint nos propres objectifs pour le mois de février et nous travaillerons davantage pour y arriver. Nous nous sommes engagés envers le marché. Nous espérons placer plus de 5 000 wagons par semaine pour permettre aux agriculteurs de décharger leurs grains.

Mme Eva Nassif: J'ai une autre question, qui s'adresse aussi aux représentants du CP.

Vous avez connu cet hiver votre performance la plus décevante. Quelle en est la cause? Nous savons bien qu'il y a les conditions météorologiques hivernales, mais en quoi ces conditions sont-elles différentes de celles que nous avons connues lors de la crise de 2013-2014?

[Traduction]

M. James Clements: Vous nous avez demandé ce qui a été le plus difficile pour nous du point de vue du rendement, et la première chose que je dirais, c'est qu'il y a eu toute une série de déraillements dans l'Ouest canadien durant une période d'environ 10 jours. C'est cette période qui a été pour nous la plus difficile. Si vous regardez les statistiques, vous constaterez une baisse marquée, puis un genre de reprise progressive tandis que nous tentions de combler le retard créé durant cette période. À ce moment-là, il faisait froid, il neigeait, et il y a ensuite eu de multiples incidents très près les uns des autres sur le réseau. C'était une situation très difficile. Nous aurions qualifié cette situation de ponctuelle.

En 2013-2014, je vous aurais dit que nous transportions tout de même des quantités record de grain. Nous n'avions jamais transporté autant de grain que durant cet hiver-là durant quelque période que ce soit dans le passé. Nous avons depuis fait mieux que ça, alors nous n'étions pas déçus. Il y a tout simplement eu une augmentation intense de la demande durant une courte période. À l'époque, au départ, la demande n'était pas au rendez-vous, en août. Le moment où la demande de transport de grain s'était fait sentir était différente à l'époque, tandis que, cette année, il y a eu un événement ponctuel sur notre réseau, et cela a créé un arriéré qu'il faut maintenant éliminer.

• (1615)

[Français]

Mme Eva Nassif: Merci.

Monsieur Cory, tantôt vous avez mentionné avoir été déçu du manque d'acteurs de la chaîne d'approvisionnement. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, s'il vous plaît?

[Traduction]

M. Michael Cory: Absolument. Nous sommes tout simplement déçus de ne pas avoir répondu aux attentes, non seulement des intervenants de la chaîne d'approvisionnement, mais plus précisément de nos clients. Comme James l'a mentionné, la situation a été pas mal difficile pour nous dès la fin octobre, à l'automne. Encore une fois, nous avons dû transporter des quantités sans précédent, mais nous avons ensuite dû faire face à une série d'incidents tandis que nous devons composer avec des conditions météorologiques très froides en décembre, au point où, concrètement, nous avons dû totalement arrêter nos activités dans le coin de Noël. À cette époque, les compagnies de chemins de fer arrêtent habituellement leurs activités pendant 24 heures, mais en raison du froid extrême, nous n'avons pas pu rétablir le service pendant pas moins de 10 jours, jusqu'à ce que les conditions météorologiques s'améliorent un peu, en janvier. Puis, en janvier, nous savions que nous avions de grands volumes à transporter, alors nous avons pris le plus de mesures possible, parce qu'il faut un certain temps pour mettre en place des équipes et ajouter des locomotives. Certaines des mesures que nous avons prises durant le mois précédent ont commencé à donner des résultats, puis, en février, il y a eu encore 18 jours de froid extrême et de neige, au point où... C'est ce qui m'a le plus déçu, ce que nous avons fait dans les Prairies, parce que c'est de là que vient le grain. Le grain vient des régions très au Nord, et notre réseau n'était pas assez résilient pour composer avec les effets du froid, ce qui a ralenti nos trains. C'est là-dessus que nous voulons mettre l'accent à l'avenir.

[Français]

Mme Eva Nassif: Ma prochaine question s'adresse aux représentants du CN et du CP.

Que faites-vous pour que le projet de loi C-49 soit adopté le plus rapidement possible par le Sénat?

M. Sean Finn: J'aimerais apporter une précision. Nous ne blâmons pas l'hiver. Toutefois, l'hiver est arrivé alors que nous n'étions pas aussi préparés que nous aurions dû l'être, et nous le reconnaissons. C'est donc la raison pour laquelle nous avons annoncé des gestes concrets. Notamment, nous avons augmenté le nombre de locomotives disponibles pour nous en ce moment et nous avons augmenté le nombre d'employés. Quand nous engageons des employés, ils seront là aussi au cours des années à venir. Je tiens donc à préciser que le problème n'est pas l'hiver en soi, mais plutôt le fait que nous ne nous y étions pas bien préparés.

Nous avons été très actifs à la Chambre, y inclus au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous avons rédigé des mémoires et nous avons parlé à plusieurs députés. En ce moment, nous travaillons continuellement avec le Sénat. Il est clair que le Sénat est un environnement plus différent que par le passé, il faut parler à plusieurs sénateurs. Nous, du CN, avons passé beaucoup de temps à rencontrer les sénateurs et à leur expliquer les enjeux de l'industrie ferroviaire et l'importance pour nous tous d'avoir un projet de loi équilibré. Nous pensons que c'est effectivement un projet de loi équilibré. Il est clair que les compagnies de chemins de fer n'aiment pas avoir une réglementation additionnelle, mais il faut reconnaître que certaines dispositions du projet de loi vont permettre, entre autres, d'accélérer les investissements dont nous avons besoin pour relever les défis.

Michael Cory et moi comptons respectivement 37 ans et 25 ans de carrière, et notre expérience nous permet d'affirmer que si nous avons les informations manquantes, les informations qui ne sont pas échangées, nous pourrions mieux nous préparer.

Mme Eva Nassif: Merci.

Le président: Merci, monsieur Finn.

Merci, madame Nassif.

La parole est maintenant à MM. Berthold et Barlow.

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

J'aimerais juste mentionner brièvement un fait. Effectivement, la lettre en question n'est pas sur le site en français du CP. Je l'ai cherchée longtemps, mais elle n'existe tout simplement pas. Par contre, elle est sur le site en anglais. Ce serait peut-être bien de vérifier ces informations, s'il vous plaît.

Je cède maintenant la parole à M. Barlow.

[Traduction]

M. John Barlow: Je veux tout simplement donner aux témoins l'occasion de répondre à ma question initiale.

Monsieur Cory, je vous en avais parlé un peu lorsque vous avez dit qu'il faut six mois pour former un équipage de train. Lorsque nous avons vu les chiffres, en octobre, pourquoi le CN et le CP ne sont-ils pas passés à l'action plus rapidement, plutôt que d'attendre jusqu'à maintenant pour prendre ces mesures?

M. Michael Cory: Nous l'avons fait. Nous avons agi avant octobre, et ce n'est pas seulement une question d'équipage de train; il y a aussi les locomotives. Puis, en plus, le délai d'exécution pour ce qui est de la capacité des voies peut atteindre jusqu'à 12 ou 18 mois. Nous avons fait tout ce que nous pouvions pour mettre en place les ressources, et nous avons en fait commencé à la fin de l'été et au début de l'automne. Encore une fois, nous avons réussi à composer avec la demande qu'on nous présentait, mais, lorsque l'hiver a frappé, les ressources que nous avons mises en place étaient loin d'être aussi productives qu'elles l'auraient été durant l'été.

Pour nous, l'essentiel, c'est de renforcer les capacités et la résilience des voies elles-mêmes, en plus d'ajouter des locomotives et du personnel, et c'est ce que nous faisons.

M. John Barlow: Merci.

M. James Clements: Un peu comme Mike l'a dit, nous avons commencé à embaucher des équipes à l'automne pour entreprendre le processus de formation. Il faut de six à neuf mois avant de faire des nouveaux employés des opérateurs ferroviaires productifs. Nous avons commencé à l'automne, et nous avons aussi commencé à ajouter des locomotives. Nous avions prévu la demande, mais, comme je crois que nous l'avons dit dans nos déclarations, les volumes ont été plus importants.

L'autre chose qui s'est produite — et j'appellerais ça un événement —, c'est la défaillance de l'oléoduc Keystone, qui, lorsque les opérations ont été rétablies, devait fonctionner à 80 % de sa capacité. Cette perte de 20 % a créé une pointe soudaine de la demande, en raison de la modification du prix du pétrole brut. C'était imprévu. Nous alors aussi dû réagir à la modification de la demande découlant de cet événement.

• (1620)

M. John Barlow: D'accord, merci.

Il faudra peut-être des mois et des semaines avant que les changements annoncés vendredi portent ses fruits, si vous parlez d'octobre.

Je cède le reste de mon temps à mon collègue, M. Dreeshen.

M. Earl Dreeshen (Red Deer—Mountain View, PCC): Merci beaucoup. Je vous remercie d'être là.

Comme on l'a mentionné tantôt, le commerce est une composante très cruciale. Nous savons depuis 2013 qu'on renversera la vapeur et

que les choses vont dans la bonne direction, mais on dirait bien que, du point de vue logistique, le CN et le CP ont rajusté le tir en conséquence.

Vous avez parlé de la transparence entre les entreprises, Transports Canada et les clients. Je suis un agriculteur, et les voies du CN et du CP passent tout juste à côté de chez moi, et il y a des problèmes. Les exploitants de silos sont préoccupés, les producteurs aussi. Il y a même des municipalités qui sont préoccupées lorsque vous commencez à éliminer des voies et que toute la marchandise se retrouve sur des camions plutôt que des wagons.

L'autre enjeu, c'est qu'on pense à nouveau au transport intermodal pour les trains. Dès que cela se produit, nous constatons que le CP augmente le coût du transport intermodal de 10 %, au moins, c'est ce qu'on nous a dit, alors on peut peut-être se demander si c'est bien vrai...

J'aimerais formuler un commentaire sur les problèmes liés aux surestasies. Ce sont les agriculteurs qui payent. Nous avons parlé à des agents de silos qui se font donner quatre ou cinq heures d'arrivée différentes pour les trains. Ce sont eux qui vont appeler les agriculteurs pour dire: « Eh bien, c'est à tel ou tel moment que vous devrez pouvoir nous livrer vos chargements et saisir cette occasion. » C'est ça qui crée la frustration. On peut bien parler de l'effet des conditions météorologiques et d'autres enjeux, mais je n'ai pas l'impression que votre plan vous permet de faire ce qu'il faut.

Par conséquent, ma question fondamentale est la suivante: nous savons que c'est très important, et il y a le bois d'oeuvre, les engrais et les produits pétroliers... il y a quelques instants, un témoin a mentionné les préoccupations liées à l'absence d'oléoducs. On ne peut pas transporter du bois d'oeuvre par oléoduc, et on ne peut pas non plus transporter de l'orge de cette façon. De quelle façon allez-vous réunir tous ces aspects, afin que, au bout du compte, on puisse répondre aux besoins des intervenants qui dépendent vraiment du système, et je ne parle pas des expéditeurs, mais des agriculteurs?

M. James Clements: Vous savez, ce sur quoi nous mettons beaucoup l'accent — et j'ai mentionné l'exploitation ferroviaire précise —, c'est de livrer la marchandise à la première heure de livraison promise pour le train. Nous mettons beaucoup l'accent là-dessus. Nous prenons des mesures à l'interne tout le temps de ce que nous appelons le « rendement du plan d'acheminement ». Nous savons que nous devons respecter nos promesses, et nous tentons d'améliorer la situation actuelle relativement aux délais de livraison.

M. Michael Cory: Je vais le dire encore une fois. Nous nous excusons, vraiment, de ne pas avoir répondu aux attentes de toutes les chaînes d'approvisionnement auxquelles nous participons, et c'est quelque chose que nous prenons très au sérieux. Les investissements d'immobilisations que nous faisons, et que nous continuerons de faire, et notre croyance selon laquelle nous avons besoin de renseignements intégrés afin que nous puissions toujours avoir une longueur d'avance sont vraiment au centre de ce que nous tentons de faire.

Essayez de comprendre, s'il vous plaît, que pour toute l'équipe du CN, l'objectif, c'est le rétablissement, puis le fait de prendre toutes les mesures nécessaires pour que cela ne se reproduise plus.

M. Earl Dreeshen: J'ai peu de temps.

Vous avez tous deux exprimé une préoccupation liée à la demande attendue et tout le reste, et nous avons parlé des mesures que vous allez prendre pour bien prévoir et bien planifier les récoltes exceptionnelles à l'avenir. Qui réalise vos analyses actuellement? Ils n'ont pas vraiment vu juste. J'aimerais bien savoir là où on se dirige à l'avenir.

M. Michael Cory: Ce n'est pas seulement une question de grain, c'est le transport intermodal. Comme James l'a mentionné plus tôt, c'est le marché de l'énergie. Dans chacun de ces marchés, on fait face à des demandes record. Ce n'est pas une seule marchandise.

Nous exploitons un réseau. Qu'on partage des voies ou des locomotives ou encore du personnel, tout ça ne se limite pas à une marchandise. Selon nous, le fait d'avoir plus de renseignements des intervenants des chaînes d'approvisionnement — des renseignements réciproques et partagés — et la création de modèles intégrés nous permettant de mieux voir venir les choses et de ne pas être pris par surprise, comme nous l'avons été cette année, est vraiment la voie à suivre à l'avenir.

Le président: Merci, monsieur Cory. Merci, monsieur Dreeshen.
[Français]

Monsieur Drouin, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

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

Il y a quelques années j'étais au Château Laurier et j'écoutais votre ancien PDG, Claude Mongeau, qui prônait moins de réglementation. Maintenant, si j'ai bien compris, nous en voulons plus. Nous voulons que le projet de loi C-49 soit adopté afin que nous puissions investir.

Où est l'incertitude dans le projet de loi C-49, et pourquoi croyez-vous qu'il ne sera peut-être pas adopté? Pourquoi attendez-vous qu'il soit adopté avant de faire ces investissements.

•(1625)

M. Sean Finn: Nous n'attendons pas l'adoption du projet de loi C-49. Nous allons investir 250 millions de dollars dans le réseau, à la suite de notre annonce il y a deux semaines sur les 3,2 milliards de dollars qui seront investis cette année. Nous n'attendons pas l'adoption du projet de loi C-49.

Le projet de loi C-49 découle de consultations du ministre et de David Emerson sur une période de près de deux ans concernant l'environnement actuel et son fonctionnement. Clairement, nous avons dit publiquement que nous n'aimons pas la réglementation et que nous ne croyons pas que c'est la réglementation qui transporte les produits, mais nous disons qu'il y a des dispositions dans le projet de loi C-49 qui, par exemple, auront pour effet d'augmenter la quantité de renseignements échangés avec les intervenants de la chaîne d'approvisionnement opérationnelle, ce qui permettra à Transports Canada, à nous, et à nos clients de mettre en place des plans d'urgence pour régler les problèmes qui se présentent.

Le projet de loi C-49 est un projet de loi équilibré. Nous n'aimons pas tous ses aspects, et c'est normal, mais il y a des dispositions. Mon bon ami Claude Mongeau vous a dit que la réglementation, ce n'est pas mal, mais, au bout du compte, nous voulons que les relations commerciales entre les compagnies de chemins de fer et les producteurs de grain et entre les compagnies de chemins de fer et les agriculteurs puissent dicter, dans un marché ouvert, la façon dont nous nous assurons de servir nos clients. Au bout du compte, nous allons servir nos clients parce que c'est dans notre intérêt de le faire, et, comme je vous l'ai déjà dit, la réputation du Canada en dépend.

Cependant, je crois qu'il y a des dispositions dans le projet de loi C-49 qui permettent à nos clients de prendre des mesures afin que nous soyons tenus davantage responsables, ce qui n'est pas une mauvaise chose. Nous ne voulons pas réglementer toute l'industrie, mais il y a des domaines où, selon nous, nous pouvons améliorer

l'échange d'information entre les compagnies de chemins de fer et les clients.

M. Jeffrey Ellis: Dans le domaine réglementé du grain — il y a déjà de la réglementation dans ce domaine —, on nous empêche de récupérer nos investissements dans des wagons à céréales. D'un point de vue économique, c'est le problème des profiteurs. Nous ne pouvons pas récupérer nos investissements directs. C'est ce que nous voulons que le projet de loi C-49 corrige, en ce qui concerne l'enjeu précis des investissements dans les wagons-trémies.

Cela dit, depuis 2012, nous avons investi près de 7 milliards de dollars de façon générale dans notre infrastructure et d'autres éléments dont James a parlé quant aux investissements dans les gens et le réseau. Ces investissements se poursuivent. Je crois que le Canada bénéficie du fait que l'industrie ferroviaire, plutôt que de s'appuyer sur les impôts, fait des investissements commerciaux importants chaque année dans son réseau.

M. Francis Drouin: Je vous ai aussi beaucoup entendu parler des faiblesses de la chaîne d'approvisionnement. Pouvez-vous nous en dire plus sur ces faiblesses? Je vous ai entendu dire que la communication des données est l'un des problèmes, mais où est exactement le problème au sein de la chaîne d'approvisionnement?

M. James Clements: Le principal défi dans la vallée du bas Fraser, c'est qu'il y a un certain nombre de goulots d'étranglement et d'autres contraintes qui ont une incidence sur la fluidité de la circulation entrante et sortante de cette région ainsi que les déplacements vers les diverses installations et en provenance de celles-ci.

Améliorer l'interface routière et ferroviaire grâce à des passages à niveau avec sauts-de-mouton est un exemple. Pour nous, sur la rive sud, un des projets qui ont été suggérés consiste à améliorer l'harmonisation de l'infrastructure ferroviaire et routière sur ce que nous appelons le secteur riverain, la zone près des terminaux intermodaux et les silos, afin que les trains puissent rouler de façon plus efficiente. Ce sont là des investissements faisant intervenir plusieurs intervenants qu'il faudra faire pour éliminer les goulots d'étranglement opérationnels dans cette région.

M. Francis Drouin: Croyez-vous que, au cours de la prochaine année ou des deux ou trois prochaines années, ces investissements seront faits?

M. James Clements: En ce moment, on parle d'investissements de plusieurs intervenants. Un certain nombre de demandes présentées dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux ont cerné des investissements importants qui aideraient à éliminer les goulots d'étranglement. Il n'y a pas encore eu d'annonce ni de décision à ce sujet quant aux projets qui iront de l'avant.

M. Francis Drouin: Monsieur Cory, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Michael Cory: La même chose: nous travaillons dans les mêmes régions de Vancouver.

Lorsque j'ai parlé de la communication d'information, c'est une vision intégrée de ce que l'avenir nous réserve pour la marchandise. C'est nécessaire. Notre secteur est très capitalistique.

Ce n'est pas que nous n'allons pas investir, mais nous voulons nous assurer de faire des investissements ciblés afin d'obtenir le meilleur rendement, pas seulement pour nous, mais pour les actionnaires, les intervenants et tous les groupes de la chaîne d'approvisionnement avec lesquels nous travaillons. Nous jouons un rôle important en ce qui concerne les investissements. C'est l'information.

M. Francis Drouin: Si je vous ai bien compris, le manque de wagons ou l'absence d'entreprises capables de répondre à la demande actuelle n'est pas seulement un problème dans le secteur céréalier, c'est exact? Tout ça a une incidence sur tous vos secteurs d'activité.

M. Michael Cory: Oui, c'est exact.

M. Francis Drouin: Alors, le secteur pétrolier a été touché.

M. Michael Cory: Absolument.

M. Francis Drouin: Les intervenants suggèrent-ils d'autres solutions? Que disent vos autres clients quant aux façons de régler la situation?

• (1630)

M. Michael Cory: Ils sont insatisfaits eux aussi, que ce soit des longues périodes passées avec des conteneurs, à Vancouver, des navires dans l'inlet Burrard ou du bois d'oeuvre empilé qui attend d'être transporté. C'est un enjeu de capacité et de résilience. Si on obtient le bon nombre de locomotives, d'employés, et de wagons, plus vite on peut aller et plus on sera fiables, et c'est là où nous n'avons pas livré la marchandise.

M. Francis Drouin: Monsieur le président, j'ai terminé. Merci.

Le président: Merci.

Voilà qui termine notre première série de questions. Je tiens bien sûr à remercier le CN et le CP d'être venus faire le point sur là où nous en sommes avec les expéditeurs et les compagnies de chemins de fer. Je tiens à vous remercier d'être venus à la dernière minute. Espérons que les conditions météorologiques s'amélioreront et que le transport de marchandises ira mieux à partir de maintenant. Merci beaucoup.

Nous allons prendre une pause puis revenir immédiatement. Il faut passer au prochain groupe de témoins.

• _____ (Pause) _____

•

• (1635)

Le président: Bienvenue à la deuxième heure.

Juste avant de commencer, comme la plupart d'entre vous le savent, il y aura un vote, tantôt. Je crois que nous devons partir à 18 h 15. Nous suspendrons la séance à ce moment-là, puis nous reviendrons après le vote. Je voulais tout simplement que vous le sachiez.

Aussi, nous allons déplacer l'Association des producteurs agricoles de la Saskatchewan de la dernière heure à la troisième heure, de façon à mieux équilibrer les groupes de témoins.

Si tout le monde est d'accord, nous allons poursuivre.

Durant la deuxième heure, nous accueillons Rick White, directeur général de la Canadian Canola Growers Association. Bienvenue, monsieur White.

M. Ron Bonnett, qui n'a pas besoin de présentation, de la Fédération canadienne de l'agriculture. Merci d'être là, Ron.

Nous accueillons, en outre, M. Mark Dyck, directeur principal de la logistique de G3 Canada Limited, et M. Tyler Bjornson, expert-conseil de la Western Grain Elevator Association. Bienvenue à vous deux.

Nous allons commencer par M. White.

Si vous voulez, vous aurez chacun sept minutes pour présenter une déclaration.

M. Rick White (directeur général, Canadian Canola Growers Association): Merci, et bonjour, monsieur le président et membres du Comité. Je m'appelle Rick White. Je suis le directeur général de la Canadian Canola Growers Association. Merci de m'avoir invité aujourd'hui à participer à l'enquête de votre comité sur les retards enregistrés actuellement dans le transport du grain.

La Canadian Canola Growers Association est une association nationale menée par un conseil d'administration composé d'agriculteurs qui représente les 43 000 producteurs du canola du Canada, de l'Ouest de l'Ontario à la Colombie-Britannique. Durant la campagne agricole 2017-2018, on estime que les agriculteurs canadiens ont cultivé 21,3 millions de tonnes de canola, un record de tous les temps.

Le Canada est le principal exportateur de cet oléagineux très apprécié à l'échelle internationale, et nous cultivons vraiment une culture mondiale. Chaque année, plus de 90 % du canola canadien, sous forme de graines non traitées ou de produits transformés, de l'huile de canola ou de la farine de canola, sont destinés à des marchés d'exportation dans plus de 50 pays à l'échelle internationale.

Les producteurs de canola dépendent énormément du transport ferroviaire pour livrer leurs produits aux consommateurs et veiller à ce que le prix de ces produits reste compétitif dans le marché mondial des oléagineux. Nous n'avons pas de solution de rechange. La compétitivité et la fiabilité de l'industrie du canola, qui contribue actuellement à hauteur de plus de 26 milliards de dollars par année à l'économie canadienne, dépendent fortement du service rapide, efficace et fiable de la chaîne d'approvisionnement.

L'année dernière, les compagnies de chemins de fer du Canada ont transporté plus de 50,7 millions de tonnes de grain en provenance de l'Ouest canadien. C'est un système complexe, mais il faut qu'il fonctionne au bénéfice de toutes les parties et, de façon générale, de l'ensemble de l'économie canadienne. Les agriculteurs ont une position unique au sein de la chaîne d'approvisionnement du grain, et c'est ce qui différencie fondamentalement cette chaîne d'approvisionnement des chaînes des autres marchandises. Les agriculteurs ne sont pas les expéditeurs au sens juridique, mais ils assument le coût du transport, puisque ces coûts sont reflétés dans le prix que nous offrent les acheteurs de nos céréales et oléagineux, c'est-à-dire les expéditeurs.

Pour dire les choses simplement, les agriculteurs ne réservent pas les trains ni les navires, mais, au bout du compte, c'est eux qui payent. Les coûts de transport et de logistique, quels qu'ils soient à un moment donné, sont transférés aux agriculteurs, qui payent la facture. Le transport du grain est l'un des nombreux éléments commerciaux ayant une incidence directe sur le prix offert aux agriculteurs partout dans l'Ouest canadien. Lorsqu'il y a des problèmes au sein de la chaîne d'approvisionnement, le prix offert aux agriculteurs pour leur grain diminue, même durant des périodes où les prix des marchandises peuvent être élevés sur le marché international.

L'autre problème lié aux transports pour les agriculteurs, c'est que, tant que le grain n'est pas livré à l'acheteur, les agriculteurs ne sont pas payés. Les mouvements de trésorerie dépendent de la livraison du grain, peu importe les modalités ou les dates pouvant figurer dans un contrat.

Lorsque des problèmes de transport perturbent les déplacements commerciaux habituels dans un silo ou une installation de transformation, cela influe sur la capacité de l'acheteur d'accepter les contrats de livraison du grain durant la période convenue, et il se peut que l'acheteur n'ait tout simplement pas de place pour accepter la livraison. Lorsque la situation devient hautement imprévisible ou qu'il y a une longue absence de services ferroviaires, sur des semaines ou des mois, les conséquences se font sentir directement à la ferme. Les répercussions touchent aussi les acheteurs finaux dans les marchés d'exportation, puisque le grain n'arrive pas au moment prévu, ce qui mine la réputation du Canada en tant que source solide et fiable.

C'est une des principales raisons pour lesquelles les agriculteurs de l'Ouest canadien s'intéressent autant au transport: cela influe directement sur leur revenu personnel.

De plus, les agriculteurs dépendent beaucoup du service des compagnies de chemins de fer du Canada pour transporter le grain vers des positions d'exportation. Après plusieurs années où la quantité totale de marchandise transportée a été assez bonne, et la chaîne d'approvisionnement, relativement fluide, ne devrait pas faire en sorte que nous nous concentrons moins sur l'amélioration et l'obtention de meilleurs résultats, en tant que secteur et en tant que pays, puisqu'il continue à y avoir des problèmes fondamentaux.

La situation actuelle difficile dans le domaine des transports peut, essentiellement, être résumée en trois enjeux distincts, mais interreliés: premièrement, les problèmes de services ferroviaires actuels ont créé des retards dans le transport du grain; deuxièmement, il faut que le gouvernement passe immédiatement à l'action; et troisièmement, il y a un lien avec le projet de loi C-49.

Commençons par le service ferroviaire. Un des chemins de fer de catégorie un du Canada a connu ce qu'on peut décrire poliment comme la défaillance opérationnelle constante et systémique de son réseau. Comme la société l'a reconnu, ce problème découle en grande partie de la déficience de ses opérations de prévision et de planification internes, problème qui a ensuite été exacerbé par l'incidence des opérations hivernales annuelles et diverses autres perturbations.

L'autre compagnie a affiché un meilleur rendement général cette année, mais ses niveaux de services sont tout de même parfois inacceptables. Ce niveau de service lamentable envoie comme signal aux silos qu'ils ne doivent pas accepter le grain et aux producteurs qu'ils ne doivent pas l'expédier. Les producteurs qui doivent payer leurs factures et acheter des intrants pour les semences ne peuvent pas le faire, sans que cela soit de leur faute, et il n'y a pas d'option. De piètres services ferroviaires entraînent des perturbations dans le marché pour les producteurs, les expéditeurs et les clients à l'exportation. Le niveau de service au cours de la dernière période a été tout simplement inacceptable.

• (1640)

Ensuite, le gouvernement doit reconnaître que les deux principales compagnies ferroviaires au Canada détiennent, essentiellement, le monopole dans cette situation. Nous n'avons aucune autre façon de transporter d'aussi grandes quantités de grain. Le rôle du gouvernement doit être de rétablir l'équilibre dans les activités des compagnies ferroviaires, vu leur position dominante. Nous sommes heureux de constater que le ministre MacAulay et le ministre Garneau ont communiqué directement avec les compagnies ferroviaires pour exiger un plan d'action, mais ils n'auraient pas dû avoir à le faire. Le transport ferroviaire devrait être stable et

prévisible, et ce, en tout temps. Le projet de loi C-49 pourra aider à cet égard.

La piètre qualité du service de transport ferroviaire peut entraîner des problèmes de trésorerie pour les agriculteurs. Le gouvernement pourrait entreprendre, comme mesure stratégique proactive, d'augmenter le montant maximal prévu dans le cadre du Programme de paiements anticipés du gouvernement fédéral, un programme bien établi. Une telle augmentation aurait pour effet d'accroître l'accès des agriculteurs à un financement concurrentiel pendant que l'on débarrasse le réseau de l'arriéré, de maintenir la flexibilité dans la mise en marché du grain et la gestion agricole, le tout sans que le gouvernement n'ait à déboursier quoi que ce soit ou à prendre des risques importants.

Présentement, le montant maximal offert par le Programme est de 400 000 \$. En plus des problèmes liés au transport dont il est question aujourd'hui, d'autres facteurs justifient de façon convaincante de procéder à une augmentation. Depuis qu'on a fixé la limite pour la dernière fois en 2006, les choses ont changé en ce qui concerne la taille des exploitations agricoles et la démographie, les dépenses agricoles ont augmenté, tout comme l'inflation et l'instabilité du marché du grain. Une limite supérieure aiderait à veiller à ce que le Programme demeure pertinent afin d'aider financièrement les agriculteurs à combler leurs besoins opérationnels particulièrement dans ce genre de contexte. Si la limite était plus élevée, les agriculteurs auraient un outil supplémentaire pour atténuer leurs problèmes de trésorerie et achever leurs plans de production pour 2018, étant donné qu'il sera bientôt temps de semer pour le printemps.

Les compagnies ferroviaires se sont engagées à prendre des mesures pour améliorer leurs services, et elles ont déjà mis en oeuvre des plans d'action pour obtenir du financement. Puisque l'hiver touche à sa fin, nous nous attendons à ce que le service s'améliore au cours des prochaines semaines, mais une augmentation du montant maximal du PPA offrirait une aide supplémentaire aux agriculteurs qui ont été touchés directement par les retards.

Le président: Monsieur White, je vais devoir vous demander de bien vouloir conclure votre exposé.

M. Rick White: Pour terminer, dans l'avenir, le Canada devra continuer d'examiner le problème majeur de la position dominante des compagnies ferroviaires dans le marché et de l'absence de concurrents commerciaux dans ce secteur.

À plusieurs égards, le projet de loi C-49 semble être un pas dans la bonne direction; il semble effectivement prendre en considération la position que les expéditeurs ferroviaires et l'industrie du grain du Canada ont prise devant les gouvernements qui se sont succédés, depuis de nombreuses années, à propos du déséquilibre fondamental de la relation. Le projet de loi C-49 a été conçu pour trouver un équilibre entre deux types d'intérêts opposés, soit ceux de l'expéditeur et ceux de la compagnie ferroviaire. Il faudra probablement des années pour évaluer dans quelle mesure cela aura fonctionné. Il demeure que la fiabilité de notre système de transport a un impact sur la confiance des acheteurs à l'égard des produits canadiens exportés dans le monde. Nous le savons, parce qu'on nous en parle directement.

La Canadian Canola Growers Association encourage le Sénat et le gouvernement à unir leurs efforts afin que le projet de loi C-49 soit adopté et entre en vigueur aussitôt que possible. Le projet de loi propose une solution à long terme pour régler les problèmes auxquels nous faisons face aujourd'hui. Nous avons besoin qu'il soit adopté, et ce, avant la fin de la session en cours.

Merci.

• (1645)

Le président: Merci beaucoup, monsieur White.

Allez-y, monsieur Bonnett. Vous avez sept minutes.

M. Ron Bonnett (président, Fédération canadienne de l'agriculture): Merci, monsieur le président, et merci au Comité de m'avoir invité à témoigner à propos du transport ferroviaire et de la façon dont le projet de loi C-49 peut aider à prévenir que ce genre de situation chaotique se reproduise.

Présentement, les frais de surestaries liés aux bâtiments qui attendent dans les ports augmentent, les agriculteurs font face à d'importants problèmes de trésorerie et, encore une fois, les marchés internationaux ne peuvent plus savoir avec certitude quand les produits seront livrés, mais c'est un sujet qui sera abordé plus en détail dans d'autres exposés.

Il y a à peine quatre ans, une perturbation sans précédent des services de transport ferroviaire a entraîné des pertes de milliards de dollars pour l'économie agricole du Canada. Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est parce que nous sommes à nouveau au bord du même gouffre. À la suite de l'examen mené par l'Office des transports du Canada, l'industrie agricole a formulé, il y a trois ans, 10 recommandations qui auraient assurément pu, si elles avaient été mises en oeuvre intégralement, contribuer à prévenir ce désastre, quasi identique à celui de 2013-2014.

Incidentement, la première recommandation était de donner à l'Office le pouvoir d'agir de sa propre initiative. Je vais aborder le sujet en détail sous peu, mais sachez pour l'instant que cela aurait permis de prévenir la situation catastrophique actuelle, étant donné que tous, y compris l'Office, étaient déjà au courant en octobre dernier qu'une crise était imminente, tandis que les compagnies ferroviaires soit n'en étaient pas au courant, soit n'en avaient cure, se disant que le grain attendrait. À court terme, afin de régler la crise actuelle, nous demandons au ministre d'étudier toutes les options possibles. S'il considère qu'il faut fixer un seuil de volume minimal, alors nous demandons simplement que cela soit fait de façon stratégique afin de veiller à ce que toutes les régions et tous les produits aient accès aux mêmes services satisfaisants.

Ensuite, Financement agricole Canada et plusieurs banques ont déjà annoncé la mise en place de divers programmes d'atténuation. La Fédération canadienne de l'agriculture appuie également les observations de Rick à propos du Programme de paiements anticipés pour ce qui est de régler les problèmes de trésorerie des agriculteurs. La FCA serait d'accord avec l'élargissement du programme et l'augmentation du seuil, comme cela a été recommandé.

Les besoins à long terme ont changé. Il semblait d'abord qu'il suffirait de mettre en oeuvre immédiatement le projet de loi C-49 pour satisfaire nos besoins et peut-être même prévenir une nouvelle catastrophe comme celle de 2013-2014. Il y a eu énormément de pression pour que le projet de loi soit adopté rapidement, même s'il aurait été préférable auparavant de procéder à quelques amendements importants. Aujourd'hui, il y en a qui doutent que ce soit la panacée à tous nos problèmes. Nous devons nous assurer que le projet de loi C-49 comprend les dispositions qui permettront de prévenir que la crise que nous vivons actuellement se reproduise. Ce n'est pas le cas avec le libellé actuel, comme l'ont confirmé de nombreux acteurs de l'industrie. Le CN, par exemple, a mentionné à l'occasion de l'assemblée annuelle de la FCA que l'adoption du projet de loi C-49 à elle seule n'aurait pas suffi à éviter la crise actuelle. Selon le CN, la seule façon de régler le problème serait de procéder à une collecte de données de bout en bout, de les analyser et de

prendre des décisions à la lumière des faits. Cela semble soutenir fortement la recommandation de donner à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'agir de sa propre initiative, puisque si nous voulons que les données aient une quelconque valeur, il faut que quelqu'un ait le pouvoir de lancer des enquêtes et d'exiger l'adoption de solutions avant que le problème ne survienne.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, la Fédération canadienne de l'agriculture recommande d'adopter les propositions suivantes le plus rapidement possible.

Premièrement, le projet de loi C-49 devrait être modifié de façon à donner à l'Office le pouvoir de lancer des enquêtes et celui d'exiger l'adoption de mesures à la lumière de ses conclusions. Par exemple, l'Office serait habilité à demander qu'on lui remette de l'information et des données pertinentes et suffisamment détaillées pour lui permettre de brosser un portrait clair de la logistique des transports et à exiger que des solutions soient mises en oeuvre proactivement de sa propre initiative. Deuxièmement, il faudrait adopter le projet de loi le plus rapidement possible une fois que les amendements proposés par l'industrie ont été apportés.

Permettez-moi de citer l'examen de la Loi sur les transports au Canada. Une recommandation était de « [m]odifier la Loi sur les transports au Canada afin de conférer à l'Office des pouvoirs d'enquête ainsi que le pouvoir d'agir de sa propre initiative et à titre ex parte, de régler les enjeux de manière systémique et de délivrer des arrêtés généraux ». L'Office lui-même a demandé qu'on l'habilite à agir de sa propre initiative dans son dernier rapport annuel, où il met en relief le fait que cela nuit grandement à sa capacité de s'acquitter de ses responsabilités en matière de réglementation. En outre, les expéditeurs dans l'ensemble des secteurs appuient fortement la demande de l'Office. Un tel amendement donnerait à l'organisme de réglementation le pouvoir d'agir de façon proactive relativement à la surveillance du système, au décellement des problèmes et aux enquêtes connexes et à la prise de mesures avant que les crises ne se déclenchent.

Les organismes de réglementation ayant le pouvoir d'agir de leur propre initiative ne sont pas rares dans l'économie canadienne. Des organismes de réglementation et des tribunaux d'experts quasi judiciaires ont souvent le pouvoir général d'agir de leur propre initiative. L'organisme qui a précédé l'Office, l'Office national des transports, disposait d'une grande marge de manoeuvre pour examiner des problèmes sans devoir attendre qu'une plainte officielle soit déposée. L'Office national de l'énergie et le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes ont aussi le pouvoir d'agir de leur propre initiative sans devoir attendre qu'une plainte officielle relevant de leur compétence soit déposée.

• (1650)

Pour reprendre ce que j'ai dit, si on élargissait le pouvoir de l'Office d'agir de sa propre initiative, cela lui permettrait de proposer des solutions et de mener des enquêtes de façon proactive lorsqu'il y a des motifs raisonnables de croire qu'un problème existe. Par motifs raisonnables, j'entends par exemple des données statistiques, des plaintes répétées ou des couvertures médiatiques constantes et crédibles concernant les difficultés financières d'un fournisseur de services de transport ou des problèmes dans la prestation du service.

Nous soutenons aussi les amendements proposés par divers acteurs de l'industrie, y compris en ce qui concerne l'interconnexion de longue distance et l'ajout des légumineuses aux produits couverts par le revenu maximum admissible; cela aiderait à renforcer la compétitivité de notre réseau de transport du grain et à améliorer sa capacité de desservir les marchés internationaux qui sont de plus en plus importants.

La FCA rejette l'argument selon lequel ces amendements vont retarder l'adoption du projet de loi. Les membres savent que cela n'est pas nécessairement vrai. Jusqu'ici, les amendements ont été proposés par des acteurs chevronnés de l'industrie, qui souhaitent par-dessus tout créer un réseau de transport efficient et compétitif afin de garantir la fiabilité dont nous avons besoin pour continuer de prendre notre place dans les marchés internationaux.

En conclusion, les excuses relativement à l'hiver et aux rendements inattendus ne sont que de la poudre aux yeux. Il est très évident que la vraie raison est qu'on cherche à accroître la valeur actionnariale au détriment des services offerts. Les intervenants de l'industrie étaient bien au courant, depuis au moins octobre dernier, du fait que les rendements, les stocks et les volumes de grain à transporter étaient supérieurs aux années précédentes. En résumé, nous ne pouvons plus nous fier aux compagnies ferroviaires tant qu'elles ne seront pas encadrées et orientées par des mesures réglementaires et législatives robustes.

Le président: Merci de votre exposé, monsieur Bonnett.

C'est maintenant au tour de M. Dyck, pour sept minutes.

M. Mark Dyck (directeur principal de la logistique, G3 Canada Limited): Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité à venir témoigner ici aujourd'hui à propos des retards enregistrés dans le transport du grain. Je m'appelle Mark Dyck, et je suis le directeur principal de la logistique pour G3 Canada Limited.

G3 Canada Limited est né de la fusion entre les actifs dans le secteur du grain de l'ancienne Commission canadienne du blé et de Bunge Canada. L'entreprise est financée par deux intervenants stratégiques, Bunge et SALIC, dont l'objectif à long terme était d'établir une entreprise de manutention de grain ultramoderne au Canada pour concurrencer les producteurs de grain du Canada.

Le modèle de transport de l'organisation a été conçu bien avant la création de l'entreprise en 2015. La stratégie de G3 a été formulée tout de suite après la récolte exceptionnelle de 2013-2014, lorsque tous les retards dans le transport et les expéditions ont révélé au grand jour les lacunes fondamentales du système canadien de manutention du grain. Le gouvernement de l'époque a adopté le projet de loi C-30 pour renforcer la réglementation encadrant le système canadien de manutention du grain en établissant des seuils minimums de volume pour régler le problème à court terme.

Cependant, cela a eu des conséquences inattendues. Les niveaux de services ont effectivement augmenté, mais étant donné que la température se réchauffait et que le port de Thunder Bay a repris ses activités au même moment, peut-être que le service se serait amélioré de toute façon. Nous sommes d'accord que le règlement n'a pas du tout réglé le problème fondamental de l'industrie.

L'Ouest du Canada jouit d'une abondance de ressources naturelles. Les marchés de ces ressources ont grandement besoin des corridors d'exportation du Pacifique, et le secteur du grain doit se battre avec d'autres produits pour avoir sa part de la ressource limitée qu'est la capacité du transport ferroviaire. Notre entreprise a donc décidé d'investir afin d'atténuer certains de ces problèmes et de veiller à ce que la manutention du grain puisse compétitionner avec les autres industries au Canada.

Je vais maintenant vous décrire les problèmes fondamentaux que nous avons cernés.

Les investissements dans le secteur du grain ont été insuffisants pour améliorer l'efficacité dans ce secteur. Le dernier grand terminal portuaire a été construit au début des années 1980. La majeure partie de l'infrastructure liée aux terminaux portuaires remonte au milieu des années 1950 ou même avant, à l'époque où l'industrie transportait encore le grain par wagons couverts. Il y a eu des efforts de modernisation depuis, mais bien en deçà des efforts déployés pour les autres ressources, comme le charbon ou la potasse.

Les principaux silos intérieurs sont plus récents; la plupart datent du milieu des années 1990 jusqu'au début des années 2000, mais il existe encore beaucoup de petits expéditeurs. La technologie logistique utilisée pour ces silos est incapable de suivre le rythme des autres industries; elle a encore besoin de faisceaux de triage et qu'on démantèle les trains. Le processus de chargement du grain prend donc beaucoup de temps et la rigueur des hivers canadiens ne fait qu'empirer la situation, puisqu'il est plus difficile d'assurer la pression d'air dans les trains lorsqu'ils sont réassemblés.

L'approvisionnement du grain dans le système de manutention du grain n'est pas constant. Le marché fait que la demande de services de transport ferroviaire est plus élevée pendant l'automne et l'hiver. Nous n'avons pas de ressources d'appoint pour effectuer des exportations efficaces, en particulier sur la côte Ouest. Les terminaux ferroviaires fonctionnent à pleine capacité ou presque, et ce problème ne fera qu'empirer à mesure que le niveau de production au Canada augmente.

Tôt cette campagne agricole, nous avons vu que les agriculteurs ont surveillé leur grain de près pendant l'une des saisons les plus actives après la récolte. Les volumes ont commencé à dépasser la capacité des chemins de fer à peu près en même temps que l'hiver s'est installé dans l'Ouest du Canada, parce que l'acheminement s'est fait plus lentement que prévu au début de l'automne.

Donc, voici les problèmes fondamentaux. Maintenant, quelles sont les solutions?

Premièrement, il est important de souligner que la situation n'est pas aussi catastrophique qu'elle l'était en 2013-2014. La production dans l'Ouest du Canada en 2017 équivalait à 70,9 millions de tonnes métriques, soit environ 1 % de moins que l'année dernière, mais quand même 3 % de plus que la moyenne sur cinq ans. Selon la Quorum Corporation, l'organisation chargée par le gouvernement fédéral de surveiller le secteur du grain, le volume de grain, en tonnes métriques, déchargés aux ports de Vancouver, de Prince Rupert et de Thunder Bay, les ports où la grande majorité du grain de l'Ouest canadien sont expédiés, est de 6 % inférieur au volume de l'année dernière, tout en étant comparable à la moyenne sur cinq ans.

Par rapport à 2013-2014, Quorum a indiqué que les compagnies ferroviaires ont transporté 25 % plus de grain par wagons-trémies — soit environ 40 000 wagons — vers Vancouver, Prince Rupert et Thunder Bay en 2017-2018. Et je ne parle que d'août à janvier. Nous n'avons pas encore les données pour février. Même si le rendement des compagnies ferroviaires n'est pas à la hauteur des attentes de l'industrie cette année, la situation n'est pas aussi tragique qu'elle l'était en 2013-2014. Cela dit, si nous voulons régler les problèmes à long terme, nous avons besoin de solutions à long terme.

G3 a consulté des experts de l'industrie, des compagnies ferroviaires et des agriculteurs afin d'élaborer une stratégie à long terme. Nous avons investi énormément de fonds dans un nouveau système de manutention du grain assorti de voies en raquette, comme on en voit souvent dans les industries du charbon et de la potasse. Cela permet de charger le grain rapidement et de façon efficace, plus que jamais auparavant. En outre, nous sommes en train de construire un terminal céréalier à la fine pointe de la technologie à Vancouver, avec des voies en raquette où pourront circuler trois trains à charge complète. Cela fait des dizaines d'années que l'industrie n'a pas vu de tels investissements, et nous croyons que les investissements de G3 permettront d'augmenter la capacité d'exportation ainsi que le rendement et la rapidité des chemins de fer.

• (1655)

Pendant les périodes où la demande est très élevée et où les conditions sont difficiles, les entreprises comme G3 pourront poursuivre leurs activités à des niveaux incomparables dans le reste de l'industrie. Nous avons été capables de charger complètement un train de 134 wagons, même dans des conditions de froid extrême, sans avoir à démanteler les blocs de wagons et en gardant les locomotives sur les rails. Lorsque les locomotives doivent s'arrêter, la longueur des trains doit être plus courte afin que l'air puisse circuler correctement pour que le système de freinage puisse fonctionner. Notre système présente un avantage pour le manutentionnaire de grain ainsi que pour les compagnies ferroviaires et les agriculteurs.

G3 croit que ses investissements au chapitre de l'efficacité permettront aux agriculteurs canadiens de rejoindre efficacement les marchés mondiaux, aux compagnies ferroviaires, de mener leurs activités, et aux manutentionnaires de grains disposés à investir, de prospérer à long terme. Les exportateurs concurrents à l'étranger — aux États-Unis, en Amérique latine, autour de la mer Noire et en Australie — investissent depuis des décennies pour renforcer leur efficacité. Il est temps que le Canada fasse de même. À ce chapitre, nous prêchons par l'exemple.

Les compagnies ferroviaires ont la responsabilité de fournir un service suffisant pour le système de manutention des grains. Dans l'ensemble, nous sommes en faveur du projet de loi C-49, notamment en ce qui concerne les sanctions réciproques, puisque chaque élément de la chaîne d'approvisionnement doit assumer sa responsabilité. Nous croyons que cela motivera suffisamment les compagnies ferroviaires à déployer les ressources nécessaires pendant les périodes où la demande en transport ferroviaire est accrue ou pendant l'hiver. En outre, le projet de loi C-49 prévoit des mesures incitatives pour amener les compagnies ferroviaires à investir dans les nouveaux wagons-trémies, ce qui permettra de déplacer davantage de grain dans le même train. Les nouveaux wagons plus courts amélioreront également l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et permettront aux entreprises comme G3 de charger 150 wagons sur nos voies en raquette, alors qu'aujourd'hui le maximum est de 134 wagons seulement. De plus, chaque wagon peut transporter un chargement d'environ 2,5 % supérieur, pour une augmentation totale de 16 % par train qui arrive à l'un de nos silos. Nous souhaitons voir le projet de loi C-49 adopté le plus tôt possible.

Nous sommes également en faveur du Fonds national des corridors commerciaux, et nous espérons que ce fonds sera utilisé pour des projets qui vont accroître davantage l'efficacité des chemins de fer, en particulier dans la région du port de Vancouver.

En conclusion, j'aimerais vous remercier de m'avoir donné l'occasion de vous exposer la position unique de G3 à propos de

ces problèmes et de leurs solutions potentielles relativement à la manutention des grains au Canada.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Dyck.

La parole va maintenant à M. Tyler Bjornson, pour sept minutes.

M. Tyler Bjornson (expert-conseil, Western Grain Elevator Association): Merci, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je témoigne aujourd'hui devant vous en tant que représentant de la Western Grain Elevator Association, mon client. Nous sommes ravis d'avoir l'occasion de contribuer à votre étude sur les retards enregistrés dans le transport du grain.

La WGEA représente les six principaux manutentionnaires de grains du Canada, dont les installations portuaires et intérieures se trouvent du Québec jusqu'en Colombie-Britannique. Ensemble, ces entreprises s'occupent de plus de 90 % des mouvements de grain en vrac dans l'Ouest canadien. Vu le travail qu'elle effectue aux côtés des producteurs de grain et d'autres secteurs de l'industrie qui dépendent des chemins de fer, la WGEA s'est engagée à trouver des solutions à long terme pour régler le problème chronique de la capacité et du rendement défaillant de notre réseau de transport ferroviaire des marchandises.

L'accumulation des retards des expéditions ferroviaires dans l'Ouest du Canada continue de nuire grandement aux activités des expéditeurs et des agriculteurs. De nombreux témoins vous le diront dans le cadre de votre étude, mais la diminution du service ferroviaire pendant les mois d'hiver a entraîné les pires retards enregistrés depuis 2013-2014.

Selon l'Ag Transport Coalition, il manque actuellement près de 28 000 wagons pour satisfaire à la demande. Cela représente plus de 2 millions et demi de tonnes de grain qui ont attendu plus d'une semaine avant que la demande de transport présentée par les entreprises soit traitée.

Le rendement global pour la présente saison d'expédition ne cesse de diminuer; en moyenne, moins de 50 % des commandes de wagons sont honorées presque toutes les semaines. Une compagnie ferroviaire en particulier tire la moyenne vers le bas: la semaine du 12 février, seulement 17 % des commandes de wagons pour cette semaine ont été traitées; du jamais vu.

Pour les expéditeurs de grain, cela se transforme en coûts qu'ils doivent assumer, pas seulement au chapitre des ventes perdues, mais également à cause des sanctions qu'ils doivent payer pour les bâtiments qui attendent dans les ports. Cela nuit aussi à la réputation de fournisseur fiable du Canada, une réputation qui ne s'est pas encore établie à la suite de la crise du grain de 2013-2014. Comme vous le savez, dans un marché aussi compétitif que le nôtre, il est très difficile de récupérer un marché une fois qu'on l'a perdu au profit d'un fournisseur concurrent. Ces problèmes entraînent des coûts démesurés, qui nous nuisent à très court terme, et qui vont continuer à nous nuire pendant des années.

Nous tenons donc à remercier le ministre MacAulay et le ministre Garneau d'avoir réagi à cette situation difficile et d'avoir communiqué avec les compagnies ferroviaires pour tenter de trouver des solutions afin d'améliorer instantanément le service ferroviaire, autant pour le secteur du grain que pour la multitude d'autres secteurs qui éprouvent ce genre de difficulté.

Comme la plupart d'entre vous le savent, la WGEA a par-dessus tout déployé des efforts pour tenter de régler de façon permanente les problèmes dans le service ferroviaire. Même si les retards enregistrés actuellement mettent en relief les problèmes systémiques qui grugent la logistique du système ferroviaire canadien, la nature des problèmes est en réalité beaucoup plus chronique.

Selon la WGEA, les dispositions prévues dans le projet de loi C-49 constituent un énorme pas dans la bonne direction vers des solutions législatives permanentes. Par exemple, la capacité de négocier des sanctions réciproques dans nos accords sur les niveaux de service est, à notre avis, l'une des plus importantes dispositions dans le projet de loi.

Si nous examinons ce qui a probablement exacerbé les retards actuels dans le transport du grain, il conviendrait de se demander si les compagnies ferroviaires auraient pris différentes mesures cet automne si leur incapacité de transporter le grain ou d'autres produits en vrac les avait exposées à des sanctions officielles. Nous sommes d'avis que les compagnies ferroviaires auraient pris d'autres décisions si des sanctions crédibles et réciproques avaient été en place. Malheureusement, vu l'expiration des dispositions du projet de loi C-30 et l'incertitude planant autour de l'adoption du projet de loi C-49, les sociétés céréalières et les agriculteurs sont pour ainsi dire laissés à eux-mêmes, sans outils ni recours pour composer avec ce genre de service défaillant.

C'est à cette fin que la WGEA a décidé d'unir sa voix à celle des agriculteurs et du secteur du grain en entier pour vous demander d'adopter le projet de loi C-49 sans plus attendre. Comme vous le savez, le projet de loi est actuellement à l'étude au Comité sénatorial des transports et des communications. Nous tenons à remercier les sénateurs qui siègent à ce comité de prendre le temps de faire en sorte que le projet de loi atteigne l'objectif visé, soit l'amélioration des services ferroviaires.

Les membres du Comité savent très bien que la position du WGEA est que le projet de loi comprend un point clé qui doit être amélioré relativement au mécanisme d'interconnexion de longue distance. D'une part, la disposition à ce sujet suppose davantage de bureaucratie et est plus difficile à utiliser que le mécanisme d'élargissement de l'interconnexion du projet de loi C-30; d'autre part, nous croyons que le secteur du grain ne pourra pas en tirer parti correctement, à moins que l'on apporte deux petits amendements ciblés.

Selon le libellé actuel du projet de loi, les installations ne peuvent pas présenter une demande d'arrêt si le silo a accès à deux services ferroviaires — c'est-à-dire qu'il a accès aux services de deux compagnies ferroviaires en compétition — ou s'il est situé dans un rayon de 30 kilomètres d'un lieu de correspondance. Cependant, la disposition s'applique intégralement même si les deux chemins de fer vont dans la mauvaise direction, par exemple d'est en ouest alors que la destination ultime est le Sud-Ouest des États-Unis. Le silo demeure captif, et la disposition ne lui est d'aucune utilité.

Nous avons analysé la question et avons conclu que 75 % de toutes les installations de traitement du grain à valeur ajoutée au Canada ne pourraient pas utiliser les interconnexions de longue distance à cause de cette restriction. Si l'intention du gouvernement était de favoriser la concurrence, nous croyons qu'il n'a pas visé juste lorsqu'il a élaboré cette disposition.

Le secteur du grain a proposé un amendement au Comité permanent des transports de la Chambre des communes pendant son étude sur le projet de loi afin de rectifier la situation, mais malheureusement, la Chambre l'a rejeté.

● (1700)

Nous espérons donc que maintenant, alors que nous approchons des dernières heures de l'étude et dans le contexte actuel de la manutention des grains, que le comité sénatorial profitera de l'occasion pour aborder dans son rapport ces amendements ciblés, car ils sont très importants.

Dans mes dernières secondes, je veux m'adresser à vous, les membres du Comité de l'agriculture, et vous demander de collaborer avec vos collègues et de tout faire en votre pouvoir pour que le projet de loi soit adopté une fois qu'il sera de retour à la Chambre.

La WGEA, les producteurs de grain et tout notre secteur attendent depuis trop longtemps que ce projet de loi soit adopté. C'est pourquoi nous vous implorons de faire fi de vos allégeances politiques et de travailler dans l'intérêt de notre secteur pour que notre objectif se réalise.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, la vérité est que nous avons déjà subi trop de pertes cette saison d'expédition. Évitez que cela ne se reproduise.

Je vous remercie de votre temps et répondrai avec plaisir à vos questions.

● (1705)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bjornson.

Nous allons maintenant commencer la période de questions avec M. Berthold et M. Barlow.

[Français]

M. Luc Berthold: Juste avant de commencer, monsieur le président, permettez-moi de saluer le travail extraordinaire de nos interprètes. Toutes les personnes ici peuvent remarquer tout le travail qu'ils font. Un passage de la présentation était vraiment difficile à interpréter. M. Bjornson parlait très rapidement et l'interprète a fait un travail extraordinaire. Je lui dis bravo et merci.

Des voix: Bravo!

M. Luc Berthold: Depuis tantôt, je vous entends lancer un appel pour que le projet de loi C-49 soit adopté le plus rapidement possible. Par contre, avez-vous une opinion sur la charte canadienne des droits des passagers aériens? Avez-vous une opinion sur la participation publique d'étrangers au financement et à l'actionnaire d'Air Canada? C'est le problème que pose le projet de loi C-49.

La principale cause des problèmes liés au projet de loi C-49 est que les libéraux ont refusé, en juin, de le scinder de manière à accélérer l'adoption de certaines mesures. Les deux partis de l'opposition étaient d'accord pour procéder très rapidement, afin d'éviter de se retrouver dans un trou noir à la fin du mois d'août, compte tenu des mesures spéciales établies dans le projet de loi C-30 qui arrivaient à échéance et devenaient sans effet. C'est la réalité.

Le gouvernement ne veut pas que nous fassions de partisanerie, mais il a lui-même été partisan en mettant dans le projet de loi C-49 tout plein d'éléments qui portent sur des sujets n'ayant rien à voir les uns avec les autres. Aujourd'hui, il se sert de vous pour que ce projet de loi soit adopté le plus rapidement possible, mais vous n'avez rien à voir avec la charte des droits des passagers aériens.

Ce que nous voulons, c'est que les grains soient transportés. Ce que nous voulons, c'est que vous les vendiez sur le marché. Ce que nous voulons, c'est que cela fonctionne. Malheureusement, ce que veut le gouvernement, c'est faire adopter un projet de loi omnibus qui contient un paquet de choses n'ayant rien à voir avec le transport des grains. C'est cela, le problème.

Si le projet de loi avait été scindé et que nous avions réussi à adopter ces mesures en juin dernier, serions-nous dans la même situation aujourd'hui?

[Traduction]

M. Rick White: Nous nous intéressons seulement aux parties du projet de loi qui concernent le transport ferroviaire et la manutention du grain et des produits du grain. Nous ne nous intéressons pas — du moins, notre organisation n'a pas de commentaires à faire là-dessus — à la charte des droits des passagers aériens, pas plus qu'aux parties concernant les services maritimes ou d'autres choses du genre. Notre intérêt est axé en particulier sur les services ferroviaires. C'est le gouvernement qui a pris la décision de rédiger le projet de loi de cette façon, et c'est au gouvernement de débattre de cette question.

M. Ron Bonnett: Je crois que nous voyons les choses presque de la même façon. Nous savons qu'il y a un problème avec le transport du grain, et, honnêtement, ce n'est pas à nous de le régler. Il revient au gouvernement de trouver la meilleure façon de régler le problème. Je crois qu'il a été clair dans nos exposés que le temps presse, et je crois que c'est là-dessus qu'il faut mettre l'accent.

Il faut que le Sénat, votre comité et le ministre travaillent de concert pour trouver une façon de faire adopter le projet de loi C-49 et de veiller à ce qu'il soit efficace.

M. Tyler Bjornson: J'ajouterai rapidement que personne ne nous force à dire: « Adoptez cela rapidement. » Cela fait très longtemps que nous le disons, et trois des cinq choses que nous demandions pendant l'étude entreprise par le gouvernement précédent se trouvent maintenant dans ce projet de loi.

Ce n'est pas parfait. Cela m'effraie un peu de voir que je dis la même chose que les compagnies ferroviaires, que même si ce n'est pas un projet de loi parfait, c'est tout de même un bon projet de loi. Il comprend plusieurs choses qui sont très importantes, comme les sanctions réciproques. Nous n'avons pas obtenu l'élargissement de l'interconnexion, mais nous sommes prêts à nous contenter de l'interconnexion de longue distance, pourvu que les amendements importants dont j'ai parlé soient apportés afin que nous puissions réellement en tirer parti.

Nous sommes maintenant obligés de supplier les parlementaires des deux côtés de la Chambre de travailler ensemble. S'il n'en tenait qu'à nous, le projet de loi aurait été adopté il y a des mois.

[Français]

M. Luc Berthold: Nous aurions pu travailler ensemble et régler cette crise il y a presque un an.

Je cède la parole à mon collègue M. Barlow.

[Traduction]

M. John Barlow: Merci encore, Luc. Vous avez tout à fait raison.

Tyler, vous avez mis le doigt dessus. Je me rappelle en avoir parlé à la Chambre en septembre et octobre derniers; nous voulions travailler avec nos collègues d'en face. Nous appuyions fermement la possibilité de séparer le transport ferroviaire du projet de loi C-49. Nous aurions procédé ainsi. Je crois que, si cela avait été fait, nous aurions réglé le cas de certaines des modifications proposées que vous mentionnez aujourd'hui, dont l'interconnexion de longue distance. Si cela avait fait l'objet d'un projet de loi distinct, nous aurions pu régler ces questions à ce moment-là, mais le projet de loi est tellement immense qu'il est maintenant bloqué au Sénat pour des raisons qui n'ont rien à voir avec le sujet du jour. C'est la partie frustrante de toute cette discussion.

Je me plais à croire que, lorsque nous avons abordé cette question en tant que parti au pouvoir en 2013-2014, nous savions à quoi nous avions affaire. Le projet de loi C-30 aurait réglé certains de ces problèmes de bonne foi. Nous avons dit: « Attention! Nous savons que cela va arriver, alors réglons le problème maintenant. » C'est frustrant pour nous, mais c'est encore plus frustrant pour vous, les producteurs et les intervenants, car vous devez passer encore une fois par le même processus alors que nous avons déjà eu l'occasion de régler le problème.

Rick, vous avez soulevé un point intéressant que Tyler a mentionné aussi et qui nous avait échappé: nous perdons des marchés que nous avons peut-être déjà eus. Nous n'obtenons pas de prime pour notre produit, car, sur le marché international, lorsque nous parlons de nos producteurs et que nous voulons faire passer le marché agricole à 75 milliards de dollars, ce qui est fantastique, nous retirons du même coup à nos producteurs tous les outils qui pourraient leur permettre d'atteindre ces objectifs.

Pouvez-vous nous parler du fait que nous ne touchons pas de prime pour notre produit parce que nous ne sommes plus un partenaire commercial fiable, parce que nous ne respectons pas nos échéances de vente et que notre produit n'atteint pas le marché?

● (1710)

M. Rick White: Dans l'ensemble, c'est pour le transport d'octobre, de novembre et de décembre que nous touchons nos plus grosses primes. Cela correspond à la période de transport la plus difficile au Canada. Lorsque nous manquons cette période et que le transport se fait plutôt en juin, en juillet et en août, nous perdons les primes que nous aurions touchées si la capacité ferroviaire avait été accrue plus tôt dans l'année.

Oui, c'est malheureux. Nous aimerions qu'il y ait beaucoup plus de mouvements et beaucoup plus de ventes, car les clients partout dans le monde paient le gros prix pour notre produit et parce que le cycle est différent dans l'hémisphère Sud. Il est évident que nous perdons des plumes.

Le président: Merci, monsieur White. Merci, monsieur Barlow.

[Français]

Monsieur Drouin, vous disposez de six minutes.

[Traduction]

M. Francis Drouin: Merci, monsieur le président. J'aimerais simplement soulever quelques faits, car certains points que j'ai entendus ne reposent pas sur les faits. Je veux rappeler à mes collègues le fait que la Chambre des communes a réussi à faire adopter le projet de loi C-49 en deux mois. Le projet de loi a été présenté pour la première fois le 16 mai, et il a été adopté le 30 octobre... excusez-moi, j'ai une correction à apporter pour le compte rendu: c'était plutôt le 1^{er} novembre.

Le projet de loi est soumis à l'examen du Sénat depuis plus de deux mois, et c'est sur les dispositions concernant les passagers que l'on se penche en ce moment. Je tiens à rappeler à mes collègues le fait — et ils ont accès aux bleus — que 70 % des discussions touchaient ce dont il est question aujourd'hui. Je veux simplement mettre les pendules à l'heure.

Monsieur White, je sais qu'il y a quelques problèmes avec le projet de loi C-49, mais je crois que l'équilibre est bon. Nous avons beaucoup parlé de l'hiver. Le projet de loi C-49 ne touche pas les questions relatives à l'hiver.

Le gouvernement peut-il faire mieux? Vous avez mentionné le Programme de paiements anticipés. La discussion que nous avons en ce moment ne va pas aider nos agriculteurs aujourd'hui. Le gouvernement prévoit-il assez de mesures pour atténuer les risques liés aux problèmes de trésorerie? Avez-vous des recommandations que nous pourrions adopter aujourd'hui?

M. Rick White: J'ai effectivement parlé brièvement du Programme de paiements anticipés. Le gouvernement devrait notamment revoir de manière proactive les limites qui sont imposées en ce moment quant aux paiements anticipés. Actuellement, si les agriculteurs n'ont pas livré la marchandise, qu'ils ont remboursé une bonne partie du montant dû et qu'ils ont atteint la limite de 400 000 \$ — disons qu'ils ont réduit leur dette à 300 000 \$ en raison du ralentissement — ils intégreront un tout nouveau programme le 1^{er} avril et ne seront admissibles qu'à 100 000 \$ supplémentaires. Certains d'entre eux seront pris entre deux programmes, car le montant maximal est de 400 000 \$.

Une solution facile serait d'augmenter la limite du montant que le gouvernement serait prêt à accepter. Disons que nous doublons le montant, à 800 000 \$. Les agriculteurs utilisent le programme aux fins prévues, soit augmenter leur trésorerie afin qu'ils puissent mettre leur grain sur le marché de manière appropriée. En ce moment, ils ne peuvent pas procéder à la mise en marché en raison des problèmes de transport du grain qui minent l'industrie et qui les empêchent de vendre leur grain. Il s'agit là d'une mesure financière très proactive.

Encore une fois, je ne veux pas nous éloigner des problèmes de service que nous voulons aborder. Nous avons vraiment besoin du projet de loi C-49 à long terme, et il faut vraiment que le projet de loi soit amendé et adopté. Il y a de bons amendements à venir. Il faut que cela soit fait cette année en vue de l'année prochaine, car cette année, ce qui se produit est inévitable. Nous pouvons régler certains problèmes financiers, comme je l'ai laissé entendre — grâce à une petite mesure à court terme qui aidera financièrement les agriculteurs —, mais au bout du compte, le projet de loi C-49 est la solution. Nous devons l'adopter. Il faut que le Sénat l'adopte. Nous devons obtenir la collaboration de la Chambre afin que la sanction royale soit obtenue avant les vacances d'été, car la situation au début de la nouvelle année doit être bien meilleure que celle de cette année.

• (1715)

M. Francis Drouin: Excellent.

Monsieur Bonnett, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Ron Bonnett: La trésorerie n'est qu'un élément parmi d'autres.

J'étais un peu déçu en écoutant certains témoins du secteur ferroviaire. Un point qui a été oublié est l'importance de la planification pour régler les problèmes. En octobre, tout le monde savait qu'il allait y avoir un problème, et tout d'un coup, nous sommes rendus en février et c'est à ce moment que l'on commence à mobiliser des locomotives et du personnel. Je crois que, si l'on s'est activé, c'est seulement par crainte d'une intervention du gouvernement, et, selon moi, avec le projet de loi C-49, cette menace sera toujours présente. Il y aura des normes de rendement à respecter.

Il est question d'un pont entre les programmes de paiements anticipés, mais nous ne devons pas oublier que, à la base, le problème est que les agriculteurs ne peuvent pas mettre leur grain sur le marché au moment où il est prêt à l'être. Cela touchera la trésorerie, alors sans solution à long terme, nous pourrions nous retrouver tous ici dans trois ans.

Fait intéressant: il a été question de prévoir des trains provisoires pour garder les voies ouvertes. Il en a été question devant le Comité

il y a quatre ans. Pourquoi ce type de mesure ne pourrait-il pas être mis en place?

M. Francis Drouin: Je peux peut-être poser la question à M. Dyck et à M. Bjornson.

Je sais, monsieur Bjornson, que votre groupe fait partie de l'Ag Transport Coalition. Est-il possible pour vous de rencontrer chaque année les compagnies de chemin de fer et leur faire part de vos prévisions quant au volume de vos récoltes et au nombre de wagons dont vous aurez probablement besoin? Avez-vous la possibilité d'en parler avec les compagnies de chemin de fer?

M. Tyler Bjornson: La communication est extraordinaire entre les transporteurs, les clients et les compagnies de chemin de fer au sujet des volumes à venir, et cette communication est autant individuelle qu'interorganisationnelle. Récemment, une des compagnies de chemin de fer a communiqué avec le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes qui regroupe les associations agricoles, et celles-ci ont ainsi pu lui faire directement part des problèmes auxquels elles font face.

Transports Canada regroupe également des groupes multisectoriels incluant le secteur agricole, qui discutent des prévisions et de la demande à venir. Cela se fait en ce moment. Selon moi, ce qu'il manque, c'est la part de responsabilité, si les compagnies de chemin de fer n'apportent pas la capacité nécessaire pour répondre à ces demandes.

M. Francis Drouin: Vous rencontrez-vous à la fin de l'exercice pour discuter des problèmes et des façons de les régler? Avez-vous également cette occasion ou est-il seulement question de prévisions?

M. Tyler Bjornson: Je crois qu'il y a toujours la volonté de tenir ce type de discussion et de voir les points à améliorer. Cette possibilité serait certainement la bienvenue. Selon moi, cela n'est toutefois pas systématique. Je ne sais pas s'il a toujours été possible de le faire, mais je ne vois pas pourquoi nous ne voudrions pas nous rencontrer et discuter des points à améliorer au cours de la prochaine année ainsi que des mesures que nous pouvons prendre pour éviter un examen public et des réprimandes en vue d'assurer le mouvement du grain.

Le président: Merci, monsieur Bjornson.

[Français]

Merci, monsieur Drouin.

[Traduction]

Maintenant, monsieur MacGregor, vous avez six minutes.

M. Alistair MacGregor: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Bjornson, dans votre mot d'ouverture, vous avez expliqué comment les clients étrangers ont réagi à la crise précédente et aux retards et vous avez expliqué comment cela a nui à notre réputation. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Combien de temps nous a-t-il fallu pour nous redresser? Nous en sommes-nous remis entièrement et quelle sera l'incidence de la crise actuelle sur les efforts qui ont été déployés au cours des quatre dernières années?

M. Tyler Bjornson: Je vous remercie beaucoup de la question.

Nous savons que la situation pose problème pour nos clients étrangers, car certaines associations nationales responsables notamment du canola, du blé et des légumineuses se rendent partout dans le monde pour discuter avec eux des nouvelles récoltes, des questions de qualité, des problèmes auxquels nous pourrions faire face ainsi que des occasions, tout cela dans le but de maintenir une communication régulière avec eux et d'entretenir de bonnes relations. Mes collègues qui participent à ces missions à l'étranger m'ont dit que leurs clients, particulièrement dans les marchés à marge élevée et à valeur ajoutée et surtout en Asie, leur demandent chaque année s'ils réussiront à livrer les récoltes. L'histoire se répète encore cette année, cinq ans plus tard. Avant même que nous soyons conscients des problèmes en octobre, nos clients nous posaient la question. Il est difficile de savoir combien de temps il faudra attendre avant que l'on cesse de nous poser cette question et de savoir combien de ventes et d'occasions nous avons ratées parce que les clients craignaient que nous ne réussissions pas à livrer la marchandise en janvier, février et mars.

• (1720)

M. Alistair MacGregor: Monsieur White, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Rick White: Je voulais simplement donner un exemple. Le Japon est notre client le plus important et le plus ancien pour le canola. Nous rencontrons officiellement ses représentants deux fois par année. Chaque fois que nous nous sommes rencontrés depuis 2013, la question de la fiabilité de la livraison du produit — notre canola — au Japon a été soulevée. C'est préoccupant. La relation a vraiment pris du plomb dans l'aile au moment de la crise en 2013, et le Japon ne l'a pas oublié. À chaque rencontre, la question revient sur la table.

M. Alistair MacGregor: J'aimerais vous entendre à nouveau tous les deux. Le présent gouvernement vise une augmentation des exportations agricoles, qui passeraient à un total de 75 milliards de dollars d'ici 2025. Pensez-vous que nous pouvons atteindre cet objectif compte tenu des problèmes qui ne sont toujours pas réglés?

M. Rick White: Sur le plan de la production, nous pouvons certainement l'atteindre. La question est de savoir si nous aurons les infrastructures nécessaires pour vendre notre produit et le sortir du port.

M. Tyler Bjornson: L'innovation continue, et l'adoption de nouvelles technologies de production ainsi que les niveaux de manutention et de traitement du grain devraient nous permettre d'atteindre cet objectif. Quant à notre capacité de livrer la marchandise, il y a encore beaucoup de questions sans réponse, et c'est pourquoi les mesures prévues dans le projet de loi C-49 sont si importantes à nos yeux.

M. Ron Bonnett: Je n'ai qu'un seul point à ajouter. Nous parlons en ce moment du système ferroviaire, mais si nous nous attaquons aux marchés d'exportation, il faut inclure les systèmes de réglementation, les systèmes portuaires et les réseaux ferroviaires, soit beaucoup de choses. C'est un processus à valeur ajoutée qui doit être régi par une stratégie globale. C'est un élément. Nous savons que le problème, en ce moment, c'est le réseau ferroviaire, mais nous devons nous assurer que le système fonctionne sans heurts et que tout tombe en place.

Je crois que cela touche aussi certains commentaires qui ont été formulés au sujet du partage de données et d'information, car si nous ne savons pas ce que tous les partenaires font, il est très difficile de concevoir un système fluide.

M. Alistair MacGregor: Monsieur Bonnett, je vais vous poser ma prochaine question. Je crois que vous étiez dans la salle au moment des témoignages du CN et du CP. Vous avez entendu leurs témoignages et leurs réponses aux questions du Comité. Que retenez-vous de leurs déclarations? Vous réjouissez-vous de leurs plans ou est-il trop tard?

M. Ron Bonnett: Ma première réaction est que nous avons réussi à attirer leur attention. Ce qui est frustrant c'est qu'il aura fallu une énorme pression de représentants du gouvernement, de députés à titre personnel et d'organisations agricoles ainsi qu'une quasi-crise en février, moment où le Manitoba n'avait aucun wagon pendant une semaine. Une partie de ce que nous entendons ressemble énormément à ce que nous avons entendu en 2013 et en 2014. Il faut que nous disposions d'un système de planification approprié, mais les besoins sont encore plus grands. Nous avons besoin d'un chien de garde, et le projet de loi C-49 fait partie de la solution pour assurer une conformité accrue.

Il n'est pas ici question de transporter du grain par camion. Dans ce cas, si un camionneur ne fait pas le travail, vous n'avez qu'à en embaucher un autre. Nous sommes à la merci des chemins de fer, alors il est impossible de faire cela. Le système de réglementation est nécessaire pour assurer une certaine conformité.

M. Alistair MacGregor: Je vous ai tous entendus parler du projet de loi C-49. C'est mon collègue Robert Aubin, porte-parole du NPD en matière de transports, qui a proposé la motion dont le but était de séparer les dispositions sur le système ferroviaire du projet de loi C-49 et d'en faire un nouveau projet de loi, le C-51, et de le présenter directement au Comité des transports. Malheureusement, la motion a été rejetée, mais nous espérions à ce moment-là que ces clauses du projet de loi C-49 soient adoptées rapidement. Avec du recul, cela aurait peut-être été la meilleure solution. Malheureusement, en tant qu'entité de la Chambre, nous n'avons aucun contrôle sur l'autre endroit, mais j'espère que les membres comprennent clairement que ces dispositions doivent avoir toute l'attention qu'elles méritent.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Longfield. Vous avez six minutes.

M. Lloyd Longfield: Merci, monsieur le président. Merci à tous d'être ici et de nous faire part de votre point de vue.

Le but ici n'est pas de revivre les débats que nous avons tenus à la Chambre des communes avant l'été au sujet d'un programme de transport intégré, mais nous prenons maintenant conscience du fait que cette intégration, qui inclut tous les transports intermodaux, dont le transport aérien, ferroviaire et par camion, est aussi une question d'ordre financier.

Monsieur White, au moment de la crise de 2013 et 2014, nous avons atteint un sommet de demandes de financement dans le cadre du Programme de paiements anticipés. Nous savons que cet important volume de demandes nous posait problème, mais cette fois-ci, les signaux d'alarme n'étaient pas les mêmes. Pouvez-vous nous parler des signaux d'alarme financiers qui auraient pu nous aider à réagir plus rapidement?

•(1725)

M. Rick White: Durant la crise de 2013, les demandes de paiements anticipés sont montées en flèche. Nous avons affecté probablement 300 millions de dollars supplémentaires au cours des deux derniers mois, avant la mise en oeuvre du nouveau programme. Nous savions que les agriculteurs étaient désespérés à ce moment-là. Les données de cette année ne révèlent rien de la sorte pour l'instant... et je dis bien « pour l'instant », et c'est pourquoi j'ai recommandé dans mon témoignage que nous nous penchions de manière proactive sur cet aspect. Les données ne révèlent rien de tel pour l'instant, mais nous ne sommes pas encore sortis du bois. Les problèmes financiers pourraient être à notre porte et pourraient se manifester très rapidement, car le printemps s'en vient, les intrants sortent, et les factures devront être payées. Je ne peux pas vous confirmer si la crise est présente ou non, mais nous devons nous y préparer.

M. Lloyd Longfield: Oui. Merci. En ce qui concerne les agriculteurs, nous devons nous assurer qu'ils peuvent acheter les graines et d'autres fournitures.

Financement agricole joue un rôle cette fois-ci. L'organisme fait partie d'une solution provisoire. Y voyez-vous une solution plus permanente qui permettrait d'avoir accès à un financement plus important, si nous n'arrivons pas à changer les limites du Programme de paiements anticipés?

M. Rick White: Pour nous, la solution permanente est de changer les limites. Il ne s'agit pas d'une mesure spéciale, car les agriculteurs ont toujours demandé une augmentation des limites, peu importe la situation. Maintenant serait un bon moment de le faire, car cela nous permettrait d'agir de manière plus proactive.

M. Ron Bonnett: N'oubliez pas que, si vous prolongez la période des remboursements, les agriculteurs paient aussi des intérêts sur ce montant. S'ils avaient l'argent, ils ne seraient pas obligés de payer les intérêts supplémentaires. La solution est de s'assurer qu'ils vendent leur grain au moment opportun.

M. Lloyd Longfield: Excellent point. Vos commentaires sont toujours excellents.

Si je comprends bien, FAC leur accorde 30 jours sans intérêts pour stimuler les mouvements de trésorerie.

Je pense aussi à M. Dyck. Je m'intéresse beaucoup aux changements touchant les mouvements du grain dans les Prairies. Dans ma jeunesse, il y avait les anciens silos à grain, les petits silos. Maintenant, en Saskatchewan et au Manitoba, nous voyons de super silos à grande capacité. Avons-nous l'infrastructure routière nécessaire pour nous rendre à ces silos? Ces silos sont plus éloignés.

Vu que je dois parler du budget à la Chambre dans quelques minutes, un de mes collègues prendra ma place, mais je tiens à dire que le déficit en matière d'infrastructure est un des plus importants. Nous tentons d'y remédier avec nos partenaires provinciaux et territoriaux. L'infrastructure routière actuelle est-elle suffisante pour les services de traitement du grain à grande capacité que vous fournissez?

M. Mark Dyck: C'est une excellente question.

L'infrastructure routière est essentielle, évidemment. Nous construisons actuellement quatre tout nouveaux silos. Deux autres seront construits cet été, et d'autres encore sont à venir.

Un des principaux éléments à prendre en considération au moment de construire un silo, c'est l'infrastructure routière. Nous tentons de les construire aux abords des autoroutes de catégorie 1. Un séchoir à grain peut être rempli, mais si les agriculteurs n'y ont pas accès... Il

faut être aux abords des autoroutes de catégorie 1 pour éviter les interdictions de circulation à certains moments de l'année. Il est essentiel à long terme que les agriculteurs disposent d'infrastructures appropriées pour livrer à nos installations.

M. Lloyd Longfield: En ce qui a trait...

M. Tyler Bjornson: J'aimerais ajouter quelque chose à la dernière intervention, si possible.

M. Lloyd Longfield: Je vous en prie, monsieur Bjornson.

•(1730)

M. Tyler Bjornson: Je suis ravi que vous ayez soulevé la question des routes, car c'est une de nos préoccupations. Espérons que le service ferroviaire s'améliorera au cours des prochaines semaines, mais le problème, c'est qu'il y aura des restrictions de poids et des interdictions de circulation à compter d'avril. En plus de cela, mes collègues ici présents seront dans les champs en train de semer en vue des récoltes de l'année prochaine. Si cela devient disponible en avril et mai... C'est ce que j'ai dit en partie à la fin de mon témoignage: nous n'avons pas su saisir l'occasion cette année et nous l'avons perdue, alors organisons-nous pour ne pas faire la même erreur l'année prochaine.

Nous devons vraiment nous préparer à l'année prochaine et nous assurer de saisir l'occasion à ce moment-là. La négociation d'accords sur les niveaux de service prendra des mois, et il y aura des pénalités qui finiront probablement en arbitrage. C'est pourquoi nous visons une adoption rapide. Nous savons que la négociation des accords prendra des mois.

M. Lloyd Longfield: J'ai su que certains de nos partenaires provinciaux accordent des prolongations pour ce qui, normalement, constituerait une restriction. Vu que l'infrastructure routière pourrait également, selon la conception... Je sais que des solutions intéressantes sont apportées à ce problème dans les territoires du Nord.

M. Tyler Bjornson: Là-bas, le problème est énorme.

M. Lloyd Longfield: Oui.

Pour ce qui est du plan à long terme — et les agriculteurs en demandent un au gouvernement depuis des années —, nous espérons y parvenir grâce au Sénat indépendant. En réalité, notre but ici n'est pas de récolter des votes. En tant que gouvernement, nous ne disposons pas des outils qu'avaient les gouvernements précédents relativement au Sénat. Espérons que nous pourrions travailler ensemble pour procéder rapidement.

Je vais devoir m'arrêter ici. Je vous remercie de votre témoignage.

Le président: Merci, monsieur Longfield.

La période est maintenant terminée.

Je tiens à vous remercier — monsieur White, monsieur Bonnett, monsieur Dyck et monsieur Bjornson — d'avoir pris le temps de discuter avec nous de la situation sur le terrain. Espérons que la météo sera clémente et que les livraisons seront opportunes.

Nous allons suspendre rapidement la séance afin de changer de groupe de témoins, et nous reprendrons nos travaux.

• _____ (Pause) _____

•

•(1735)

Le président: Prenez place, tout le monde. Allons-y pour une troisième heure.

Durant la prochaine heure, nous accueillons l'honorable Gerry Ritz, à titre personnel, M. Jeff Nielsen, président des Producteurs de grains du Canada, et M. Ian Boxall, vice-président de l'Association des producteurs agricoles de la Saskatchewan.

Commençons par des blocs de sept minutes pour les déclarations liminaires.

Monsieur Ritz, la parole est à vous.

L'hon. Gerry Ritz (à titre personnel): Merci, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité d'avoir entrepris cette étude. Une bonne partie des groupes d'agriculteurs ont fait valoir beaucoup de points pertinents, et je ne vais donc pas les souligner de nouveau, mais j'ai encore une fois une impression de déjà-vu. Comme on l'a dit, nous avons vécu la même chose en 2013 et en 2014.

Cette fois-ci, j'entends dire certaines choses un peu différentes. Les compagnies ferroviaires présentent des excuses, ce qui est une excellente chose. Je vais aller voir mon banquier demain et lui dire qu'il ne peut pas saisir ma propriété, parce que j'ai reçu des excuses. Toutefois, c'est un bon début.

J'ai une certaine préoccupation par rapport à ce dont nous avons parlé, ce qui a mené au projet de loi C-30 et est maintenant souligné dans le projet de loi C-49 — il reste encore du travail à faire sur ce projet de loi, notamment en ce qui concerne quelques amendements —; on en revient toujours à la consultation de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement pour découvrir exactement ce qui sera nécessaire, à quel moment, et ainsi de suite. Comme Rick l'a dit, c'est durant les mois d'automne qu'on peut obtenir les meilleurs prix pour le transport. D'une certaine façon, nous passons encore à côté.

J'ai été quelque peu préoccupé lorsque les compagnies ferroviaires ont dit qu'elles prévoient une croissance de 3 %. Après avoir parlé à l'industrie, il me semble que la croissance nécessaire serait de 13 %, mais elles ne font pas ce lien. Elles parlaient également de la grande récolte de l'année dernière, mais en réalité, c'est moins de 3 % de l'augmentation moyenne sur cinq ans. Si elles parlent de 3 %, il n'aurait pas dû y avoir de problème.

Aussi, nous ne parlons ici que d'agriculture, mais beaucoup d'autres produits circulent aussi sur les chemins de fer, et je crois comprendre qu'il y a des inquiétudes par rapport à l'ensemble de ces produits, comme nous l'avons découvert en 2013-2014. Ce ne sont pas seulement les agriculteurs qui en ont exprimé. Ils ont commencé à exercer des pressions pour voir certains changements, mais tous ceux qui ont transporté des marchandises en vrac, y compris par transport intermodal, etc., parlaient de retards, du fait que des bateaux étaient assis là à attendre, du fait qu'ils n'étaient pas en mesure de décharger leur cargaison, et ainsi de suite, parce qu'on n'avait pas la capacité nécessaire pour le faire.

Depuis ce moment, on a vu des augmentations énormes du nombre d'infrastructures dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Les compagnies de chemin de fer parlent maintenant de consentir certains de ces investissements, mais cela revient toujours à faire le suivi de la capacité. De nouveau, il faut un effort collaboratif pour aller au fond des choses. Il faut des données, semaine après semaine et trimestre après trimestre, et il faut consulter Quorum et Transports Canada pour arriver à savoir où se trouvent les points névralgiques, où se trouve le problème. Puis, les expéditeurs et les acheteurs de grain peuvent décider que, par exemple, nous n'allons pas passer par Thunder Bay cette semaine, parce qu'on aura là-bas tel type de problème en matière de capacité. Nous allons nous diriger vers la côte Ouest, ou bien non pas vers la côte Ouest de Vancouver,

mais vers Prince Rupert, parce que nous avons constaté quelques goulots d'étranglement et problèmes de capacité sur ces voies.

Encore une fois, il faut un effort de collaboration, trimestre après trimestre, semaine après semaine, pour savoir exactement ce qui va se produire. Je suis un peu surpris de constater que certaines des compagnies de chemin de fer ne semblent pas comprendre ou qu'elles n'arrivent pas à déterminer quel volume elles devront gérer, alors que Statistique Canada dit à quoi ressemblera la récolte avant même que j'aie pu me rendre avec ma moissonneuse-batteuse dans quelques-uns des champs. Les chiffres sont toujours là. Ils sont assez rapprochés, à l'intérieur de la marge d'erreur. Je pense que nos extrants en matière de récoltes prévues doivent aussi faire partie de l'équation.

La plupart des agriculteurs répondent à ces sondages de Statistique Canada. Je sais que vous en recevez davantage que vous le souhaiteriez. Ils vous appellent avant le déjeuner, puis après le souper, lorsque vous êtes occupés.

C'est une très bonne chose si vous y répondez. C'est excellent que vous fassiez cette analyse. Encore une fois, le problème tient au fait que c'est bloqué au Sénat et qu'il n'y a pas de pression pour qu'on s'en libère là-bas. Je sais qu'on a fait un certain travail pour essayer de scinder le projet de loi, et c'était une bonne initiative, mais le ministre des Transports peut faire des choses, par décret, pour continuer ce qui s'est terminé en juillet et ramener l'interconnexion à 160 kilomètres, ce qui fonctionne bien. Nous n'avons pas choisi ce chiffre au hasard. Nous nous sommes assis et avons examiné la nouvelle conception. Je veux dire, à un certain moment, il y avait presque 2 000 silos dans l'Ouest canadien. Il y en a maintenant 300, et ils ont le même genre de capacité. Ils sont tous situés beaucoup plus loin que l'interconnexion à 30 kilomètres, qui était la règle à ce moment-là. Nous nous sommes assis et avons dessiné des cercles concentriques où cela semblait logique, et le chiffre magique était 160 kilomètres.

Je sais qu'ils parlent maintenant d'une longue distance de 1 200 kilomètres ou de quelque chose du genre, mais la distance moyenne de l'Ouest canadien jusqu'au port d'Alistair est de 1 400 kilomètres. Il nous en manque encore un peu. Je ne sais pas à quel point c'est réalisable ni si le ministre a la capacité de modifier cela ou non. Tout cela revient à...

Les acheteurs japonais sont habituellement ceux qui parlent de trois choses. Ils adorent notre qualité, ils se préoccupent toujours du prix et ils soulèvent toujours la capacité d'expédier en temps opportun. Ce sont les trois choses que j'ai entendu dire, année après année, au sujet du Japon, avant même nos problèmes de 2013-2014.

Au-delà de cela, on doit encore faire énormément de travail pour nous assurer que, lorsque nous soumissionnons contre les États-Unis, l'Australie et le Brésil, et contre les autres grands producteurs du monde, nous le faisons en temps opportun et réussissons à faire fonctionner les choses.

Je connais un des grands expéditeurs. Il possède environ 40 navires Panamax. Il n'aime pas venir sur la côte Ouest parce qu'il ne veut pas y rester amarré. L'argent tient aux déplacements. Quelques changements ont été apportés, et il y a effectué maintenant quelques voyages, mais il ne s'agit tout de même pas de son premier port d'escale. Il souhaite voir d'autres choses arriver.

• (1740)

Il faudra une énorme quantité d'infrastructures. Je sais qu'on parle des corridors. Le PTP a maintenant été ratifié, et cela veut dire que beaucoup plus de produits sortiront, pourvu que nous le ratifions en temps opportun et que nous soyons parmi les six premiers, alors faisons-le. Au bout du compte, bien sûr, il s'agit de s'assurer que nous pouvons charger ces bateaux, leur faire quitter le port et les amener vers nos acheteurs à l'étranger.

Je vais m'arrêter ici, parce que je sais que vous avez besoin de temps pour la période des questions. Je crois comprendre que vous devez aussi aller voter.

Le président: En effet.

Merci, monsieur Ritz.

C'est maintenant à M. Nielsen, pour sept minutes.

M. Jeff Nielsen (président, Producteurs de grains du Canada):

Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les sénateurs et les députés, de me permettre de comparaître et de vous fournir quelques commentaires aujourd'hui.

Partout dans les Prairies, les agriculteurs souffrent une fois de plus des répercussions d'un mauvais service ferroviaire. Malheureusement, ce n'est pas une expérience unique. Nous avons connu une telle situation il y a quatre ans, et c'est pourquoi je suis ici aujourd'hui: pour demander au Comité d'appuyer les solutions systémiques qui peuvent permettre de régler le transport ferroviaire à long terme.

Les Producteurs de grains du Canada représentent 50 000 producteurs de céréales, de légumineuses, de maïs, d'oléagineux et de soya dans l'ensemble du Canada, des provinces de l'Atlantique jusqu'au comté de Peace, en Colombie-Britannique.

Personnellement, je cultive une exploitation de céréaliculture constituée en société et appartenant à ma famille, dans le Centre-Sud de l'Alberta, près de Olds. Je cultive le blé, l'orge de brasserie et le canola. Les grains qui proviennent de ma ferme sont expédiés vers le sud, aux États-Unis et au Mexique, et par la côte Ouest, vers des ports en Asie et autour du monde. Effectivement, chaque tonne de grain de ma ferme que je vends doit se déplacer en train pour arriver jusqu'au consommateur final, que ce soit au Canada, aux États-Unis ou à l'étranger.

Au cours des derniers mois, en raison d'un mauvais service ferroviaire, les silos ont continué de se remplir, et notre grain n'est pas en mesure d'arriver à nos consommateurs. Compte tenu de cette situation, de nombreux agriculteurs dans l'ensemble des Prairies n'ont pas pu être payés, parce que leur propre grain n'a pas bougé.

Nous sommes heureux que le Comité ait reconnu la position difficile dans laquelle cette situation a placé les producteurs de grain et qu'il ait accepté de tenir la séance d'aujourd'hui. Nous sommes d'avis que le transport n'est pas un enjeu partisan et que tous les membres du Comité devraient pouvoir s'entendre sur le besoin d'avoir un système de transport ferroviaire qui fonctionne. C'est pourquoi nous vous demandons de vous unir et d'appuyer l'amendement du projet de loi C-49, comme nous vous l'avons présenté, et qu'il soit adopté le plus rapidement possible.

Comme on l'a mentionné, la réalité, malheureusement, c'est que des restrictions routières et l'ensemencement arrivent à grands pas. Je vais juste rapidement donner plus de renseignements sur les restrictions routières. Chaque tranche de 10 chargements de grain que je peux transporter aujourd'hui sans les restrictions routières équivaldraient à 13 voyages la prochaine fois, une fois les restrictions en place. Cela me coûte plus cher en main-d'oeuvre

pour le camionneur, et, naturellement, cela me coûte plus cher en carburant. Les agriculteurs devront utiliser leur savoir-faire en gestion d'entreprise pour faire face à la position difficile dans laquelle on les a mis en raison de ces nouveaux enjeux.

Cependant, il est possible de corriger la situation à long terme, de sorte que les agriculteurs ne soient pas de nouveau entraînés dans une crise ferroviaire. Une fois le projet de loi C-49 en place, l'industrie aura des outils efficaces pour tenir les chemins de fer responsables ou pour pouvoir faire affaire avec une autre compagnie de chemin de fer s'ils ne peuvent obtenir un rendement acceptable.

Je sais que vous avez entendu parler des problèmes auxquels les agriculteurs font face aujourd'hui, et c'est pourquoi on insiste sur le projet de loi C-49. D'abord, le projet de loi procure la capacité de tenir les compagnies de chemin de fer financièrement responsables du service au moyen de l'application de sanctions réciproques. L'absence actuelle de responsabilisation touche l'ensemble des joueurs dans la chaîne d'approvisionnement, et, au final, les agriculteurs. Le fait de fournir aux expéditeurs la capacité de tenir les compagnies de chemin de fer responsables au moyen des sanctions réciproques prévues dans le projet de loi C-49 va contribuer à faire en sorte que les commandes de wagons soient respectées et que mon grain soit livré.

Parmi les autres avantages du projet de loi C-49, on compte une définition claire d'un « service adéquat et convenable », des exigences accrues en matière de reddition de comptes et de planification des interventions ferroviaires, l'amélioration de la collecte de données et de nouveaux pouvoirs afin que l'Office des transports du Canada puisse jouer un plus grand rôle dans des domaines comme l'amélioration des processus de règlement des litiges.

Toutefois, il importe de comprendre où le projet de loi C-49 n'est pas à la hauteur.

D'abord, le revenu admissible maximal, ou le RAM, est un outil important pour protéger l'intérêt des producteurs, et il doit être modifié pour englober le déplacement du soya. Je crois comprendre qu'au moment de la création de l'annexe II, en 2000, on ne faisait pas encore pousser de fèves de soya dans les Prairies; toutefois, le soya est maintenant un produit important. Il s'agit de la troisième culture en importance au Manitoba, et bientôt la deuxième. Sa production s'étend à l'ensemble de la Saskatchewan et de l'Alberta, à mesure que les producteurs obtiennent de nouvelles variétés. La loi exclut aussi les pois chiches, ce qui devrait être corrigé. Il est simplement injuste que certains producteurs soient protégés, mais que nous ne le soyons pas tous.

L'avantage réel du projet de loi C-49 est l'interconnexion de longue distance, ce qui confère aux expéditeurs la capacité de s'adresser ailleurs s'ils ne peuvent obtenir un service acceptable. Les producteurs de grain ont constaté une amélioration du service lorsque l'interconnexion était en place précédemment; souvent, la menace d'aller faire affaire ailleurs était suffisante pour amener les compagnies de chemin de fer à améliorer le service.

Toutefois, tel que le projet de loi est rédigé aujourd'hui, un trop grand nombre de silos et de transformateurs seront exclus de l'interconnexion de longue distance. Cela signifie que des agriculteurs seraient probablement placés dans la même situation où le grain serait bloqué dans leurs silos la prochaine fois qu'un chemin de fer commence à souffrir.

•(1745)

C'est pourquoi le deuxième amendement cible que les Producteurs de grains du Canada appuient, c'est de modifier les dispositions concernant l'interconnexion de longue distance, de sorte qu'elle puisse rester un outil très utile pour que nos compagnies céréalières puissent obtenir des conditions de service plus compétitives.

La disposition sur l'interconnexion de longue distance du projet de loi C-49 procure certains des mêmes avantages que l'interconnexion élargie précédente; l'adoption des amendements proposés par le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes va permettre de s'assurer que les producteurs d'avoine et d'autres grains recevront les services dont ils ont besoin.

Les producteurs de grain de l'ensemble du Canada ont travaillé d'arrache-pied pour fournir au monde des céréales, des oléagineux, des légumineuses et du maïs de qualité supérieure. Nous appuyons fermement la cible ambitieuse du gouvernement pour augmenter les exportations agroalimentaires jusqu'à 75 milliards de dollars d'ici 2025, mais cela n'est atteignable qu'au moyen d'un système de transport ferroviaire fiable et responsable. Nous ne pouvons atteindre notre cible si notre grain ne se rend pas sur le marché.

En somme, la répétition, cette année, de la crise ferroviaire de 2013-2014 est un autre exemple qui montre que le projet de loi C-49 doit être modifié et adopté le plus rapidement possible. Même s'il est peut-être trop tard pour voir des améliorations importantes cette année, le Parlement a l'occasion de fournir aux expéditeurs les outils dont ils ont besoin pour éviter que cette situation ne se reproduise. Le CN et le CP ont prouvé, à maintes reprises, qu'ils ne vont pas agir seuls, et c'est pourquoi les expéditeurs ont besoin d'outils pour les tenir responsables. Sans ces outils législatifs, nous savons que cela se reproduira. On ne devrait pas compter sur une crise agricole pour faire déplacer le grain.

Je vous remercie et je suis impatient d'entendre vos questions.

Le président: Merci, monsieur Nielsen.

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

M. Ian Boxall (vice-président, Association des producteurs agricoles de la Saskatchewan): Merci, monsieur le président, et merci de me fournir l'occasion de témoigner devant le Comité.

Je suis ici aujourd'hui pour expliquer comment un mauvais rendement du secteur ferroviaire affecte mon industrie, ma collectivité et mon entreprise familiale et pourquoi le Parlement doit prendre des mesures immédiates.

Mon épouse Lisa, mon frère, ma belle-soeur et moi-même cultivons ensemble 8 300 acres de grain et d'oléagineux dans le Nord-Est de la Saskatchewan. Je suis aussi vice-président de l'Association des producteurs agricoles de la Saskatchewan.

Nous exploitons notre ferme, qui est située très loin du port, et, durant une année moyenne, notre ferme paie 360 000 \$ de fret pour amener nos produits à nos consommateurs. L'arriéré du grain dans les Prairies a un effet énorme sur la capacité des producteurs d'obtenir des liquidités pour leurs opérations et rend les choses extrêmement difficiles pour les agriculteurs qui arrivent à leur saison la plus coûteuse. Dans le Nord-Est, nous nous retrouvons avec l'équivalent de trois mois de grains vendus à contrat, mais non livrés en raison de la pénurie de services ferroviaires rapides et suffisants aux silos. À la fin février, personnellement, nous nous sommes retrouvés avec un contrat sur le blé en cours, datant de décembre, pour lequel nous n'avons pas été en mesure de livrer le produit. Cela nous a mis dans une position financière extrêmement difficile. Heureusement, notre silo local, le seul parmi seulement quatre au

Canada, qui sont desservis par le CN et le CP, a trouvé un peu d'espace pour prendre notre produit et nous aider. Il n'avait pas suffisamment d'espace pour prendre toute la quantité visée par contrat, mais il y en avait juste assez pour nous donner l'argent dont nous avons besoin à l'époque. Nous ne recevons pas l'argent prévu dans un contrat tant que nous n'avons pas livré le produit, et ces retards exercent sur nous, les producteurs, un stress financier et personnel pour quelque chose qui ne devrait pas être une préoccupation.

Deux des lignes ferroviaires sur courtes distances qui fonctionnent dans le Nord-Est de la Saskatchewan ont aussi ressenti les effets de l'absence de services ferroviaires cette saison-ci. Elles ont reçu un approvisionnement de wagons très faible et inégal au cours de l'année d'expédition, et ce problème a commencé en octobre, bien avant le retour de l'hiver au Canada. Elles ont aussi connu plusieurs cas de wagons qui ont été chargés, puis n'ont pas été ramassés pendant des semaines. Les producteurs ne sont payés pour le produit chargé dans ces wagons que lorsqu'il est reçu par l'utilisateur final; encore une fois, cela exerce un stress financier et mental non nécessaire sur les producteurs.

Une bonne partie de l'avoine très en demande cultivée dans le Nord-Est de la Saskatchewan est chargée à bord de ces lignes ferroviaires sur courtes distances dans des wagons de négociants ou de producteurs. Je cultive 2 200 acres de cette avoine chaque année, et, compte tenu du mauvais service ferroviaire, le marché pour cette avoine est en péril. Les transformateurs doivent trouver d'autres sources d'approvisionnement en avoine, puisque nos chemins de fer ont failli à la tâche pour ce qui est d'expédier nos produits de façon opportune. Mes petits garçons mangent du gruau le matin, la plupart du temps. Je veux que ce soit de l'avoine canadienne de Tisdale, et non pas de l'Australie.

Le problème des chemins de fer n'influe pas seulement sur les livraisons de grain. Notre fournisseur d'engrais local essaie depuis l'automne dernier de mettre de l'engrais en place pour nous, ses consommateurs. En raison de la logistique ferroviaire, il doit mettre l'engrais dans des camions qui partent de Redwater, en Alberta, plutôt que de Clavet, en Saskatchewan. Ce sont 1 000 kilomètres supplémentaires par voyage. Jusqu'à maintenant, au cours de la saison, il a dû aller chercher environ 60 cargaisons d'engrais en Alberta, et ce n'est que la moitié du produit dont il a besoin. Si les choses continuent ainsi, cela représentera 120 000 kilomètres supplémentaires de transport par camion. Cela se traduit par l'ajout de main-d'oeuvre, d'énergie par camion, d'usure des routes et de l'équipement, de coûts et d'émissions de carbone pour lesquels nous, les utilisateurs finaux, devons payer. Les restrictions routières prévues au printemps entreront bientôt en vigueur, et nous pourrions manquer d'engrais dans l'Ouest canadien pour répandre dans les cultures de l'année. Tout cela est attribuable à une mauvaise gestion et planification de la part des compagnies de chemin de fer.

Les agriculteurs doivent obtenir le service ferroviaire pour lequel ils paient cher. Le projet de loi C-49 a été rédigé en raison de la saison d'expédition désastreuse de 2013-2014, et je trouve qu'il est absolument scandaleux que nous soyons même ici aujourd'hui à en parler encore.

Pour conclure, tous les parlementaires, de la Chambre et du Sénat, doivent s'unir et adopter le projet de loi C-49 dans l'intérêt des expéditeurs, des transformateurs, des détaillants, de notre économie, de nos agriculteurs et de tous les Canadiens. Les agriculteurs doivent déjà composer avec un très grand nombre de facteurs peu fiables — la météo, le prix des cultures, le coût des intrants — mais nous devrions pouvoir compter chaque année sur un service ferroviaire fiable.

Merci.

• (1750)

Le président: Merci, monsieur Boxall.

Nous allons maintenant commencer notre période de questions par M. Dreeshen. Vous avez six minutes.

M. Earl Dreeshen: Merci beaucoup. Je suis ravi que les témoins soient ici pour que nous puissions parler et que tout le monde puisse entendre certaines des préoccupations qui existent.

Ian, vous avez mentionné vos inquiétudes concernant les lignes ferroviaires sur courtes distances et le mauvais service. Je ne crois pas que les gens reconnaissent l'importance de cet aspect. Tout est touché en raison de cela.

Les restrictions routières durant l'ensemencement au printemps, dont nous avons parlé plus tôt, sont un enjeu qui aura une incidence sur les agriculteurs et sur ceux qui entrent, puisque même s'ils commencent à demander du grain maintenant, il sera difficile de le déplacer, et vous avez tous ces autres enjeux. Je pense que c'est un des aspects que nous devons absolument examiner.

Jeff, je sais que vous parliez des préoccupations concernant l'interconnexion de longue distance. Je sais que lorsque vous avez travaillé sur cet enjeu, en 2013-2014; c'était un élément essentiel également.

Monsieur Ritz, vous avez vu un très grand nombre de choses se produire. Vous avez parlé du développement incroyable des infrastructures qui se fait dans notre système. Cela a commencé quand des investissements réels ont été consentis pour donner aux agriculteurs la liberté de conclure des marchés, et nous avons commencé à voir les problèmes qui prenaient de l'ampleur.

Je vous remercie tous des efforts que vous avez déployés.

Monsieur Ritz, je me demande si vous pourriez parler de certaines des préoccupations et de certains des enjeux que vous constatez, de la façon dont le décret a permis de faire avancer les choses et de la raison pour laquelle, si c'était une solution en 2013-2014, cela n'a pas été fait de nouveau en décembre ou en janvier quand le problème a commencé à apparaître.

• (1755)

L'hon. Gerry Ritz: Nous aurions pu remonter plus loin en arrière et proroger les dispositions au moment où elles ont fini de s'appliquer, en juillet, jusqu'à ce que les choses se rétablissent.

Le problème que nous avons eu en 2013-2014, c'était un problème de liquidités pour les agriculteurs, mais il y avait aussi environ 60 navires qui restaient accostés sur la côte Ouest et demandaient des sommes énormes de surestaries, en attendant d'être chargés. C'est ce qui a mené aux chiffres hebdomadaires minimums. C'est un instrument très grossier. Durant cette année de récolte, nous avons eu la chance d'avoir du tonnage de produits de catégorie semblable. Il n'y avait pas beaucoup de mélanges requis, et il s'agissait donc seulement d'amener le produit à Vancouver, sur les bateaux, pour faire les livraisons.

Au final, les lignes secondaires et les lignes ferroviaires sur courtes distances ont eu un manque à gagner. Ian parlait justement de cela aussi. Les lignes ferroviaires sur courtes distances souffrent toujours du fait de ne pas obtenir les wagons nécessaires pour déplacer le produit, et elles desservent une zone énorme. Je sais, dans le cas du CP, que la partie sud des Prairies est une énorme zone desservie. Je pense qu'il y a six ou sept lignes ferroviaires sur courtes distances qui l'alimentent, et elles ne sont pas utilisées à pleine capacité. Il y a des silos sur ces lignes. Certains d'entre eux étaient des terminaux exploités par des agriculteurs — et ils le sont toujours — et ils ont besoin d'un accès.

Le ministre a quelques outils qu'il pourrait mettre en place maintenant en attendant que le Sénat aille de l'avant. Il pourrait renforcer l'interconnexion de 160 kilomètres. Il pourrait parler de volumes qui doivent être respectés, même si ce n'est peut-être pas dans la même mesure, parce que je crois comprendre qu'il n'y a que 40 navires accostés là-bas en ce moment, peut-être pas tous pour le grain.

Au bout du compte, des outils peuvent être mis en place pendant qu'il attend que le Sénat fasse enfin quelque chose, et cela pourrait en réalité exercer certaines pressions sur le Sénat pour qu'il aille enfin de l'avant, lui aussi.

M. Earl Dreeshen: Par rapport à la même question sur l'interconnexion, vous avez parlé de la façon dont les 160 kilomètres ont été déterminés. Il semble y avoir certaines discussions pour que nous remplacions peut-être ce chiffre par un autre, ou quoi que ce soit d'autre. Je me demande si vous pourriez élaborer là-dessus, parce que vous avez dit que nous avions auparavant 2 000 élévateurs à grain. En tant qu'agriculteur en activité, il y a 40 ou 50 ans, je sais que c'est ce que nous faisons. Nous transportons le grain vers l'ensemble de ces petits silos à grains. Puis, bien sûr, ils se sont regroupés. Cela veut dire qu'ils transportent davantage de produits dans leurs camions sur leurs routes, comme nous avons l'habitude de le faire. Pourquoi les 160 kilomètres étaient-ils un facteur que vous avez déterminé pour 2013-2014?

L'hon. Gerry Ritz: Comme je l'ai dit, le nombre existant était de 30 kilomètres. Vous pouviez voir un silo depuis un autre silo. Chaque petite ville écrivait son nom dessus, et vous ne vous perdiez jamais parce que vous saviez exactement où vous étiez, dans un avion ou sur l'autoroute, peu importe. Maintenant, nous avons 300 terminaux à haute capacité, G3 Canada avec ces voies en raquette, et ainsi de suite. Voilà la solution: vous faites le chargement puis le déchargement pendant que vous êtes en mouvement. Il n'y a pas du tout d'arrêt. Au bout du compte, ils sont plus éloignés.

À mes débuts dans l'agriculture, nous avions un camion de trois tonnes et nous nous rendions à trois kilomètres de distance. Puis est arrivé le temps où, comme nous avions un plus gros camion, la cargaison ne passait plus dans le silo. Nous ne pouvions soulever la benne pour la décharger et nous devions donc faire sortir la cargaison à la pelle. Puis, on a commencé à voir apparaître des silos plus grands, et les camions sont devenus plus gros afin qu'on puisse aller plus loin pour les desservir.

Les agriculteurs ont changé les choses. Il y a maintenant plus de capacité que jamais auparavant sur les fermes, ce qui n'est pas la solution, parce que vous devez déplacer le grain, le vendre et être payé pour cela. Tout le monde prend la décision d'augmenter ses infrastructures, que ce soit au port ou sur la ferme. Toutes les compagnies céréalières l'ont fait aussi. Elles peuvent gérer davantage et plus vite et elles sont ouvertes pendant un plus grand nombre d'heures, etc.

Toutefois, le maillon faible demeure le transport du grain du point de livraison aux Prairies jusqu'à la côte ou vers le sud, ou peu importe où vous essayez de l'expédition. C'est là qu'on doit renforcer l'infrastructure. Peut-être qu'on a besoin de voies supplémentaires.

Je connais une bonne partie du travail que les compagnies céréalières ont fait. Je suis passé devant d'énormes stationnements dans chaque voie d'évitement, quand je suis venu ce dimanche pour prendre l'avion ce matin, et les wagons sont tous là. Il n'y a pas de locomotives sur les voies, mais tous les wagons y sont. On les a réservés. Je ne sais pas si cela compte dans leurs calculs; au bout du compte, ce sont les chiffres des points de livraison qui comptent.

M. Earl Dreeshen: Les compagnies céréalières sont une source de frustration, quand on commence à parler de transparence, parce qu'elles sont prêtes à appeler les agriculteurs pour leur dire qu'elles savent à quel moment le train va arriver, et ils se préparent; ensuite, elles les rappellent pour dire que ça n'a pas fonctionné, que ça se passera un autre jour. Puis, lorsqu'elles arrivent enfin à réunir une équipe pour charger le train, ça ne se passe pas le jour dit, et il faut réunir tout le monde un dimanche.

Pourriez-vous nous parler un peu des autres problèmes que vous subissez, de votre côté, en parlant du système de silo à grain?

L'hon. Gerry Ritz: Vous avez absolument raison de dire que c'est une source de frustration. Une bonne partie des céréales qu'on fait pousser, aujourd'hui, je dirais environ 50 %, fait l'objet d'un contrat. Les gens veulent savoir dès le début quel en sera le prix, avant de s'engager à garantir un volume. C'est peut-être plus élevé encore aujourd'hui, mais, en 2013-2014, c'était de l'ordre de 50 %. Les compagnies céréalières achètent en vertu d'un contrat. Elles ont conclu une entente avec l'utilisateur final, au Japon ou en Chine, peu importe, disant que, à une date de livraison donnée, le produit sera livré, parce qu'elles devront en avoir fait quelque chose à cette date-là.

Le président: Merci, monsieur Ritz. Je suis désolé, je dois vous interrompre.

Nous donnons la parole à M. Drouin pour six minutes.

Merci, monsieur Dreeshen.

M. Francis Drouin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ritz, vous avez essayé de vous en tirer et nous vous avons tout de suite ramené.

Vous avez parlé de la collaboration à l'échelon local et de la nécessité pour les expéditeurs de savoir s'ils doivent aller à Thunder Bay, à Prince Rupert, etc.

J'aimerais savoir si les données qui concernent les membres de l'association de M. Nielsen sont disponibles. Est-ce que les données à l'échelon local sont disponibles? Peut-on savoir quel volume de grain serait disponible dans cette région en particulier?

• (1800)

M. Jeff Nielsen: Pas autant que nous le voudrions, non. Le gouvernement facilite jusqu'à un certain point la collecte de données, par le truchement de la Quorum Corporation, et, en tant que membres de la Coalition du transport agricole, nous pouvons recueillir leurs données, mais elles ne sont pas aussi détaillées que vous le laissez entendre.

L'hon. Gerry Ritz: C'est une approche réactive.

M. Jeff Nielsen: Oui, effectivement.

M. Francis Drouin: Monsieur Ritz, vous avez dit que nous pourrions entre autres outils utiliser les décrets. C'est un des outils qui servent à atteindre le même objectif. Nous savons déjà que le CN

et le CP, pour la deuxième semaine — et cela relève encore une fois de la Coalition du transport agricole — ont augmenté leur capacité.

Quand vous avez pris ce décret, est-ce que la capacité a soudainement bondi à 100 % du jour au lendemain?

L'hon. Gerry Ritz: Non, mais le niveau de collaboration, oui. Et tout tient à cela. Tout tient au fait que les compagnies ferroviaires sauront ce qui se passera au cours d'une semaine donnée, qu'elles sauront combien de wagons elles vont recevoir, et elles pourront alors appeler Jeffrey et lui dire de charger le train Super B et de faire en sorte qu'il arrive à destination mardi, car il y a un chargement. C'est l'aspect de la collaboration qui fait la plus grande différence, parce qu'il faut un partenariat au sein de la chaîne d'approvisionnement; il faut que tout le monde sache ce que les autres font, à quel moment et de quelle façon ils vont le faire. C'est la clé.

M. Jeff Nielsen: Si je peux me permettre, nous avons dépassé la question de la météo extrême, ou de ce qu'ils appellent ainsi. La météo extrême, c'est le plus grand des faux problèmes dont je n'aurais jamais entendu parler dans ma vie, mais nous avons dépassé ça. La durée de l'ensoleillement est plus longue, aujourd'hui, les jours sont plus longs, et le mercure monte. Oui, il pourrait y avoir des problèmes d'érosion, par exemple, lorsque la neige aura fondu, mais lorsque le ministre Ritz avait à l'époque pris le décret, c'était aussi le printemps, et le transport du grain s'était en fait amélioré. S'il s'améliore aujourd'hui, c'est parce que c'est bientôt le printemps.

M. Francis Drouin: C'est exactement à ça que je voulais en venir. Certaines personnes demandent qu'on prenne un décret, mais est-ce qu'il aura le résultat que nous souhaitons? Faut-il vraiment prendre un décret pour obtenir ce résultat?

L'hon. Gerry Ritz: C'est une solution temporaire.

M. Jeff Nielsen: Nous avons besoin que ce projet de loi soit adopté.

M. Francis Drouin: En ce qui concerne le printemps, nous avons entendu aujourd'hui un témoin qui se demandait si le décret avait eu des résultats, étant donné entre autres choses l'évolution du climat au printemps, et il y a toujours un débat sur la question de savoir s'il a eu réellement des résultats.

Je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il faut de la prévisibilité...

L'hon. Gerry Ritz: Il a eu un résultat, puisque 60 navires ont été chargés.

M. Francis Drouin: Oui, mais au printemps, ils se demandent si, oui ou non... Le port de Thunder Bay était ouvert, mais il est fermé, l'hiver. Quoi qu'il en soit, je ne veux pas commencer le débat. C'est du passé.

L'hon. Gerry Ritz: Bien sûr.

M. Francis Drouin: Monsieur Nielsen, qu'en dites-vous? Vous avez dit qu'il fallait davantage de collaboration entre la Chambre et le Sénat et qu'il nous fallait adopter le plus rapidement possible le projet de loi C-49. Désirez-vous que nous propositions des modifications ou que nous l'adoptions, tout simplement? Je le répète, nous recevons des messages contradictoires de ce secteur à ce propos.

M. Jeff Nielsen: Il se peut très bien que vous receviez du secteur des messages contradictoires, mais je crois que, si vous regardez... Je ne sais pas à qui vous pensez exactement, quand vous parlez du secteur. Les producteurs de grain font partie du Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes, dont le ministre MacAulay a renouvelé le mandat l'été dernier, et tous les membres de ce comité sont entièrement d'accord avec les modifications que nous avons proposées.

Étant donné cette diversité — et M. Bjornson, du groupe de témoins précédent en a parlé, plus tôt — qui va des tritrateurs de graines oléagineuses aux exploitants de silo en passant par les agriculteurs et les organisations agricoles, puisque nous sommes tous d'accord sur le fait que ces amendements rendront le projet de loi beaucoup plus solide... Nous ne voulons pas régler la question dans quatre ans. Cela fait 30 ans qu'une telle loi sur le transport nous a été présentée. Nous sommes très impressionnés par ce projet de loi. Nous voulons bien faire les choses, et c'est pourquoi nous proposons les amendements. Ils feront en sorte que les choses seront faites comme il faut.

M. Francis Drouin: Si j'ai bien compris, le Sénat va entreprendre l'étude article par article le 27 mars. Normalement, c'est une bonne nouvelle. Cela veut dire que le Comité devrait en être saisi assez rapidement.

Monsieur Boxall, vous avez parlé des wagons chargés qui n'étaient pas récupérés pendant des semaines. Je crois bien sûr que nous avons besoin de prévisibilité, dans le marché, surtout si nous voulons en arriver à la somme de 75 milliards de dollars. Je sais, monsieur Nielsen, que vos membres ont dit que nous pouvons apporter une contribution à ce chapitre.

Du point de vue des agriculteurs, de quelle manière pensez-vous que le gouvernement peut améliorer la prévisibilité sur le marché en ce qui concerne surtout le transport? J'espère que nous pourrions inviter de nouveau M. Boxall, plus tard, lorsque nous terminerons notre étude, pour savoir comment atteindre cette somme de 75 milliards de dollars; je crois en effet que le témoignage de nos témoins serait très apprécié.

Qu'est-ce que le gouvernement ou le secteur pourrait mieux faire, pour nous aider à y arriver?

● (1805)

M. Ian Boxall: Réagir à ce qui a été dit au sujet de la communication et de la collaboration, du fait de s'assurer que tous les intervenants de toute la chaîne d'approvisionnement savent ce qui se passe.

Cet hiver, on m'a téléphoné plusieurs fois pour demander de charger les camions, et plusieurs fois aussi pour me dire de n'en rien faire, parce que le train ne s'était pas présenté. Nous ne pouvons pas tolérer cela. Ça ne peut pas fonctionner dans un secteur comme le nôtre. Ça ne peut pas fonctionner si j'ai déjà vendu mon grain pour m'assurer des liquidités, étant donné le coût de l'entreposage, ou si je l'ai fait pour d'autres raisons, à cause du prix. Il faut améliorer la communication à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement.

M. Francis Drouin: Nous avons entendu les témoins précédents dire que le secteur et les compagnies ferroviaires organisaient des rencontres avec des groupes d'agriculteurs avant d'établir les prévisions, mais il n'y a pas nécessairement eu autant de collaboration de cette sorte au moment de revenir sur ce qui s'est produit cette année ou l'année précédente et de chercher un moyen de régler les problèmes. Seriez-vous d'accord pour mettre en place un mécanisme de collaboration après coup, qui nous permettrait de savoir ce que nous pourrions améliorer en vue de l'année à venir?

M. Ian Boxall: Absolument.

M. Francis Drouin: Nous allons mettre la loi en oeuvre, mais une loi sans ressource, ce n'est qu'une loi. Seriez-vous en faveur de cette proposition?

M. Ian Boxall: Absolument...

Le président: Malheureusement, nous n'avons plus de temps. Vous allez peut-être pouvoir répondre plus tard.

Merci, monsieur Drouin. Monsieur MacGregor, vous avez six minutes.

M. Alistair MacGregor: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ritz, je vais m'adresser à vous en premier parce que vous avez longtemps été ministre, et vous avez pu voir les choses du point de vue du ministre MacAulay.

J'aimerais revenir un peu en arrière pour parler du rôle que jouait la Commission canadienne du grain dans les expéditions de céréales. Pourriez-vous me dire quel rôle elle jouait, selon ce que vous en saviez, avant la loi adoptée en 2011?

L'hon. Gerry Ritz: La chose la plus importante à savoir, c'est qu'elle avait un monopole pour l'achat, non pas un monopole pour la vente. Elle avait imposé un quota de trois boisseaux. C'était ainsi plus facile pour les compagnies ferroviaires de s'organiser, étant donné qu'elle avait imposé un quota de trois boisseaux dans la région de Ian, mais moi, ça ne m'est pas arrivé. Les compagnies ferroviaires pouvaient s'occuper de la région de Ian, pendant les quelques semaines où le travail se faisait dans sa région, et expédier le grain. Elles faisaient la même chose dans la région de Jeff. Il n'y avait pas de mouvement de marchandises à l'échelle de l'Ouest du Canada. La Commission pouvait choisir et s'efforçait d'être équitable, ce qui fait que nous étions tous condamnés à mourir de faim. Je n'ai jamais pu vider mes silos, jamais, pas une seule fois. Nous avons toujours eu des restants de stocks, et c'est encore la même chose aujourd'hui, mais c'est moins important qu'avant.

Les deux ou trois premières années où je m'occupais d'agriculture, elle n'a jamais vendu un boisseau. Elle n'avait pas le droit de vendre à quiconque. Elle n'avait pas le droit d'en faire le commerce. J'avais fait pousser des champs de céréales, elles ont pourri. J'en ai perdu la valeur d'une tonne. Elle achetait, et ensuite, elle s'entendait avec la compagnie céréalière d'ici pour faire expédier le produit là-bas. Et même lorsque le produit arrivait dans ses terminaux de Vancouver et qu'un bateau accostait, elle lui disait d'en prendre un peu au terminal de Ian, un peu au terminal de Jeff, et le bateau devait aller d'un côté et de l'autre, au point où certains des transporteurs ne se donnaient même plus la peine de venir prendre livraison du produit, parce que c'est dur, pour un bateau, de se promener à moitié plein et de revenir avec un chargement.

C'était facile pour les compagnies ferroviaires de s'organiser, puisqu'elles ramassaient des petits bouts ici et là, et ainsi de suite. Le mélange se faisait dans les Prairies. Si j'embarquais un produit de catégorie 2 et que je voulais en faire un produit de catégorie 1, il suffisait de mélanger un peu des grains de Randy, ce qui faisait que notre produit à tous les deux était devenu un produit de catégorie 1. J'obtenais quand même le prix d'un produit de catégorie 2, mais Randy obtenait le prix d'un produit de catégorie 1.

Aujourd'hui, le mélange se fait principalement au port, et beaucoup moins dans les Prairies, et c'est pourquoi il faut coordonner l'arrivée des trains dans les ports pour faire le mélange des produits. Et c'est pour cette raison que c'était simple, en 2014, étant donné le mécanisme très peu perfectionné des minimums, parce que c'était tout pareil. Selon les années, nous avons des produits à faible teneur en protéines d'un côté, des produits de qualité supérieure d'un autre, et il nous fallait déplacer tout cela, mais c'est fait au port, aujourd'hui, d'une autre manière.

Depuis la disparition de la Commission du grain, les compagnies ferroviaires ont plus de difficulté à s'organiser. Les expéditeurs apprécient cela, et la plupart des agriculteurs ont apprécié cela.

M. Alistair MacGregor: J'ai discuté avec des représentants de la Chambre du commerce maritime de la Colombie-Britannique et, quand la Commission du grain a été dissoute... Pourrions-nous tirer des leçons de la transition entre la Commission et la situation actuelle, dont nous pourrions tirer profit?

L'hon. Gerry Ritz: Je crois que la grande leçon à en tirer, c'est que nous aurions dû faire cela 10 ans plus tôt.

M. Alistair MacGregor: Ce que je voulais dire, c'est que cela a entraîné des arriérés, dans les ports. La Chambre de la Colombie-Britannique...

L'hon. Gerry Ritz: Ça a été fait, en réalité, en 2012-2013. La première année où il y a eu un problème, c'était en 2013-2014. Il y avait eu une grosse récolte, entre autres.

M. Alistair MacGregor: Y aurait-il des leçons dont le gouvernement actuel pourrait s'inspirer — tout comme les suivants — quant à la façon de savoir comment nous pourrions mieux désormais coordonner la transition?

Les intervenants de la Chambre de commerce maritime de la Colombie-Britannique m'ont dit que, au cours des années suivantes, il y a eu une assez grande confusion, laquelle a entraîné, de fait, une augmentation du nombre de mouillages, dans la partie sud des îles du Golfe. Les opérations de chargement au port n'étaient pas aussi efficaces qu'elles avaient l'habitude de l'être.

Je me demandais tout simplement s'il n'y aurait pas des leçons à en tirer pour les appliquer à la suite des choses.

L'hon. Gerry Ritz: Je dirais que oui. Mais vous devriez parler aux représentants des compagnies céréalières eux-mêmes; cependant, ils m'ont tous dit qu'à l'époque c'était plus facile.

Vous ne pouvez pas revenir en arrière et tout changer. Je parle d'il y a cinq ans.

M. Alistair MacGregor: Non, je le sais.

L'hon. Gerry Ritz: Quand l'Australie a démantelé sa version d'une commission des grains, sa version d'un CIGI, il y avait une différence de taille, et c'est qu'ils étaient tous partie liée avec leur commission du blé.

C'était une grande préoccupation pour les acheteurs comme le Japon. Ils se demandaient si nous n'allions pas perdre notre capacité en matière de classification. Ça n'est pas arrivé, parce que notre Commission canadienne du grain est un organisme indépendant et que le CIGI est un organisme indépendant. Ils continuent à faire leur bon travail.

Quelqu'un a abordé la question de la tournée que nous faisons tous les automnes, quand nous allons avec les représentants présenter nos différents produits de par le monde. J'ai gardé contact avec quelques-uns d'entre eux au fil des ans. Dans certains pays, ils disent: « Voici nos produits. Ils sont de telle qualité, le prix demandé est celui-ci, et

la disponibilité est celle-là. » Dans ces pays, ça vaut son pesant d'or. Ça continue à très bien fonctionner.

La Commission du grain y participe, de même que le CIGI. Toutes les compagnies de transport ferroviaire y participent, et bon nombre d'organisations agricoles aussi. C'est un groupe sectoriel dynamique qui fait le tour des pays.

• (1810)

M. Alistair MacGregor: Monsieur Nielsen et monsieur Boxall, vous avez probablement eu l'occasion d'entendre les déclarations des représentants du CN et du CP. Vous avez entendu parler de leurs projets visant à redresser la situation et, c'est à espérer, nous faire progresser de manière que ce scénario ne se répète pas.

Avez-vous autant d'optimisme et d'espoir que nous allons pouvoir y arriver, avec ces projets, et aussi grâce à l'adoption du projet de loi C-49?

M. Jeff Nielsen: La réponse est simple: non. Je n'ai pas vu grand-chose dans les lettres qu'ils ont présentées.

Nous devons adopter ce projet de loi parce qu'il nous donnera un certain pouvoir et permettra aux agriculteurs, comme Ian et moi, d'élaborer un programme financier pour nos exploitations agricoles, de façon que, si un problème se présente parce que nous n'avons pas pu faire nos expéditions en décembre, nous pouvons espérer que... Il se peut que nous ne touchions pas d'argent, mais nous savons que nos compagnies céréalières peuvent emprunter d'autres voies pour redresser la situation. Toujours est-il que nous devrions peut-être attendre à la fin de décembre pour les expéditions. Et même peut-être jusqu'aux deux premières semaines de janvier.

Le problème, c'est que nous devons travailler sur nos programmes financiers, nos plans d'affaires pour nos exploitations, tout en conduisant la moissonneuse-batteuse, littéralement. Nous planifions les récoltes de l'année suivante assis sur le tracteur, et nous calculons le prix d'une partie de la récolte de l'année suivante tout en récoltant celle de l'année en cours.

L'hon. Gerry Ritz: C'est ce que votre banque veut, d'ailleurs.

M. Alistair MacGregor: Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Boxall?

M. Ian Boxall: Si ce qu'ils ont dit dans la lettre qu'ils ont affichée sur leur site Web et ont fait circuler à compter du 15 reflète leurs plans... Si le projet de loi C-49 est adopté et que la loi les oblige, dans les dispositions sur la planification, à présenter un plan pour les expéditions de l'hiver, si ce plan est présenté de cette manière — vague, large, générale —, nous aurons des problèmes. En tant que producteurs, nous aurons des problèmes, parce que ça, ce n'est pas un plan.

Je veux un plan. Je veux savoir combien il y aura de wagons chaque trimestre, dans chaque province, par secteur. C'est de ça que nous avons besoin. Nous avons besoin d'un programme concret qui fonctionnera, dans le secteur. Je n'ai aucun recours parce que je ne suis pas un expéditeur. En tant que producteur, je veux un plan.

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

Il nous reste à peu près trois minutes. Je voulais tout simplement vous aviser qu'il y a un autobus, à l'extérieur, qui nous attend apparemment pour nous ramener tous à la Chambre.

[Français]

Monsieur Poissant, vous avez la parole.

Par contre, aussitôt que la sonnerie va se faire entendre,

[Traduction]

Nous devons partir.

[Français]

M. Jean-Claude Poissant (La Prairie, Lib.): D'accord.

Je remercie les témoins de comparaître devant nous aujourd'hui.

Monsieur Nielsen, je peux comprendre la situation, étant donné que je suis moi-même un producteur de céréales, plus précisément de semences d'orge brassicole.

Vous avez dit tantôt qu'il y avait environ 50 000 producteurs. On a dit aussi que le PPA devrait être amélioré et que les avances devraient être doublées. Est-ce que cela répond aux vrais besoins? Si les avances accordées par le PPA étaient doublées, il y aurait alors deux fois moins de producteurs qui en bénéficieraient.

[Traduction]

M. Jeff Nielsen: Tous les outils que les agriculteurs peuvent utiliser pour pallier certains problèmes sont excellents. Le PPA est un de ces outils. Vous me demandez si, en doublant le financement... Vous devez comprendre que, si vous doublez le montant, pour les agriculteurs...

Comme M. White l'a dit au cours des séances précédentes, il y a toujours des dépenses quand vous obtenez une marge de crédit. Ça s'appelle l'intérêt. Ce que nous voulons, Ian et moi-même, c'est de pouvoir expédier le grain conformément au contrat que nous avons conclu. Si nous devons nous servir d'autres outils pour corriger ce problème, nous devons aussi reconnaître que nous allons devoir payer ces outils en frais d'intérêts.

C'est pour moi un obstacle. C'est bien agréable d'avoir une foule d'outils dans sa trousse, mais je suis très conscient de ce que ça va me coûter.

[Français]

M. Jean-Claude Poissant: Dans le même ordre d'idées, nous convenons que le projet de loi C-49 doit être adopté rapidement. Cela dit, je me rends compte qu'à lui seul, ce projet de loi ne sera pas suffisant. Nous avons parlé du PPA, de Financement agricole Canada, des infrastructures, des silos, des infrastructures routières et de la nécessité d'être à l'écoute des producteurs.

Concernant les silos, est-il envisageable qu'il y ait des infrastructures plus près des ports et qu'on y transporte une certaine quantité de grains en prévision des moments difficiles?

● (1815)

[Traduction]

M. Jeff Nielsen: Ça fait assez longtemps que je suis là, en tant que membre de deux ou trois regroupements précédents de compagnies céréalieres qui, en croissant, ont fusionné, et j'ai été directeur à un moment donné de la Commission canadienne du blé; je crois que nous avons, à cette époque, simplifié notre système de silo de manière à ce que les choses se fassent de manière plus efficiente.

En ce qui nous concerne, Ian et moi, nous avons augmenté l'efficacité de nos exploitations en achetant des camions plus imposants, des choses comme ça. Je crois qu'à nos yeux l'efficacité tient aux terminaux intérieurs qui ont été construits et que certaines entreprises continuent à construire. Nous avons observé beaucoup d'améliorations et une grande expansion, sur la côte Ouest, de certaines des installations de manutention qui ont été modernisées, et il y a aussi une toute nouvelle installation qui va bientôt s'y ajouter.

C'est un bon point, mais je crois que la structure que nous avons mise sur pied fonctionne, aujourd'hui. Nous observons une

croissance de la capacité dans les provinces de l'Ouest. Je crois que c'est en prime. Nous avons tout simplement besoin d'un système qui fonctionne et qui nous permet d'amener notre produit sur le marché.

[Français]

M. Jean-Claude Poissant: Tantôt, les représentants du CN et du CP nous ont dit qu'ils investiraient 3,2 milliards de dollars.

Croyez-vous que ce sera suffisant pour améliorer la situation?

[Traduction]

M. Jeff Nielsen: C'est excellent. En ce qui concerne les investissements dans l'infrastructure, je crois que Ian fait probablement chaque année des investissements dans sa ferme, et, en tant que producteur, j'essaie d'augmenter mes investissements dans ma ferme, pour améliorer mon exploitation. C'est une bonne décision d'affaires, pour le CN et le CP, tout simplement. Je les félicite de l'avoir fait et je les encourage à continuer à le faire.

[Français]

M. Jean-Claude Poissant: J'aimerais que vous me parliez des rapports que vous entretenez avec les transporteurs.

Lorsque la saison des récoltes arrive, vous avez sans doute déjà une idée de la quantité de céréales qui devra être transportée. Lorsque vous voyez que les récoltes sont abondantes, vous savez qu'il va probablement y avoir un problème.

Rencontrez-vous fréquemment les transporteurs pour planifier le transport?

[Traduction]

M. Jeff Nielsen: Je suis le premier transporteur. Mes camions m'appartiennent, et c'est moi qui conduis. Si je ne peux pas prendre moi-même le volant, j'embauche un voisin qui le fait pour moi. Je suis le principal intervenant.

Quand Ian et moi-même sommes assis sur le siège de la moissonneuse-batteuse, l'automne, nous sommes déjà en train de planifier le cycle de production de l'année suivante. Comme on connaît grâce aux moyennes ce que l'on peut produire, on intègre cette production aux contrats à venir...

Le président: Je suis désolé de vous interrompre. La sonnerie s'est fait entendre, ce qui veut dire que nous allons suspendre la séance et revenir après le vote.

●

_____ (Pause) _____

●

● (1930)

Le président: Encore une fois, bienvenue. Je suis désolé que la séance se poursuive si tard, mais nous devons parfois retourner à la Chambre, et ça nous oblige à prolonger la réunion.

Nous accueillons Warren Sekulic, directeur de l'Alberta Wheat Commission; Daryl Fransoo, directeur de la Western Canadian Wheat Growers Association; et Dan Mazier, président de Keystone Agricultural Producers.

Merci à vous tous d'être venus.

Nous allons commencer par une déclaration préliminaire de sept minutes.

Allez-y, monsieur Sekulic.

M. Warren Sekulic (directeur, Alberta Wheat Commission): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, merci de m'avoir invité à comparaître devant vous aujourd'hui.

Je m'appelle Warren Sekulic et je suis directeur de l'Alberta Wheat Commission. Je suis un agriculteur de la quatrième génération dans le Nord de l'Alberta, et nous allons de fait célébrer cette année nos 90 ans d'existence.

Je suis ici aujourd'hui pour parler du problème de l'arriéré actuel dans le transport du grain qui continue à se répercuter sur mes activités et sur les activités des agriculteurs de tout l'Ouest canadien. En plus de vous parler de mes expériences personnelles, j'aimerais mentionner que les 14 000 agriculteurs qui sont nos membres soutiennent fermement les amendements et l'adoption du projet de loi C-49, sur la modernisation du transport, qui est un moyen de régler les problèmes systémiques de notre système de transport ferroviaire de marchandises.

Ma ferme est située à 70 kilomètres au nord de Grande Prairie, en Alberta, c'est-à-dire à plus de 1 200 kilomètres du port le plus proche, et nous dépendons entièrement d'une unique voie ferrée qui débouche sur les quatre terminaux intérieurs. Étant donné notre accès limité aux installations de transformation, aux autres marchés ou à d'autres méthodes de transport, la quasi-totalité des céréales et des autres produits que je cultive sont destinés aux marchés de l'exportation, et tout dépend d'un seul chemin de fer.

Comme dans toutes les entreprises, la planification est un aspect essentiel de mes activités. Chaque année, je consacre beaucoup de temps à la planification, à décider de ce que je vais planter; le volume des intrants, comme les engrais et les semences dont j'aurai besoin; le moment où ces intrants me seront livrés; et l'échéance des contrats que je vais négocier afin de vendre mon grain. En général, ces contrats tiennent compte de la date à laquelle je dois payer mes factures.

À titre d'exemple, en 2013-2014, j'ai adopté pour mon exploitation une bonne pratique de gestion agricole et j'avais déjà obtenu tous les contrats nécessaires pour vendre mon grain au terminal local. J'avais fait preuve de prudence et je comptais livrer mon grain à temps de façon à pouvoir payer la location de mes terres et les intrants, comme les engrais et les semences. En général, le loyer doit être payé à l'automne. J'avais même prévu un coussin pour les retards du transport ferroviaire, étant donné que c'est chose courante en particulier dans le Nord.

Quand le train n'a pas pu livrer ma production, en 2013-2014, mon exploitation agricole et mon mode de vie ont été sérieusement menacés. Par contrat, je suis obligé de payer mon loyer, peu importe que j'aie expédié mon grain ou pas. Comme tous les jeunes agriculteurs, je manque d'argent parce que j'investis tout dans mon entreprise et, cette année-là, en raison des longs retards, j'ai dû me trouver une autre source de financement pour être certain de pouvoir conserver ma terre, payer mes dettes et faire fructifier mon entreprise l'année suivante.

Me voilà ici aujourd'hui, même si c'est l'une des périodes les plus occupées de l'année, dans mon secteur, puisque commence la saison des semailles de 2018, nous sommes encore une fois aux prises avec un arriéré dans le système de transport ferroviaire qui se répercute sur mes activités et sur les activités agricoles de tout l'Ouest du Canada, qui s'appuient sur ce système de transport.

Dans le domaine du transport par rail, au Canada, le secteur agricole a toujours évolué dans un monopole. Chaque année, nos membres, les agriculteurs, cultivent des millions de tonnes de blé, de

céréales diverses et d'oléagineux. Nous nous appuyons presque exclusivement sur le transport ferroviaire pour transporter nos produits des Prairies jusqu'aux installations des terminaux portuaires de la côte Ouest, à Thunder Bay et au sud de la frontière, aux États-Unis.

Les coûts des interruptions du service ferroviaire, par exemple les surestaries et les ventes perdues, sont transférés tout le long de la chaîne d'approvisionnement jusqu'à moi, le producteur. Comme preneur de prix, je dépends du prix que dicte le marché. Je ne peux pas modifier mon prix, le prix des produits, et, au bout du compte, ces coûts accrus réduisent ma marge de profit.

Mon organisation est ravie que le gouvernement se soit engagé, avec cette loi, à assurer un système ferroviaire plus réactif, compétitif et responsable au Canada. Nous croyons que le projet de loi C-49 est en fait une loi historique qui pave la voie à des solutions durables et à long terme aux défis du transport par rail auxquels les agriculteurs canadiens font face depuis des décennies.

Il est impératif que ce projet de loi soit adopté, surtout quand on sait avec quel mauvais service ferroviaire les expéditeurs ont dû composer, dans l'Ouest du Canada, cette année; le traitement des commandes de wagons n'a jamais été aussi bas, s'établissant à 32 %, CN et CP combinés, les niveaux observés pendant la crise de 2013-2014. Dans tout autre secteur d'activité, ce mauvais rendement serait inacceptable, et pourtant, dans le secteur céréalier, de tels niveaux de service sont par trop courants.

Étant donné le mauvais niveau de service, je me retrouve à avoir chez moi un volume important de grain, des grains que, selon les contrats, j'aurais dû avoir livrés en octobre, en novembre et en décembre. Des arriérés de cette sorte ont un effet domino; ils ne touchent pas seulement mon secteur, ils touchent tout le système. J'avais par exemple un contrat pour livrer des pois, en novembre, mais les trains ne se sont pas présentés pour en prendre livraison comme prévu; j'ai dû consacrer du temps et de l'argent à emballer les pois et j'ai dû les laisser pendant un certain temps dans un entrepôt, jusqu'à ce que les wagons soient disponibles et puissent effectuer l'expédition.

La neige commence à fondre, et le train n'a toujours pas effectué la livraison; je dois donc trouver des ressources supplémentaires pour transférer les pois des sacs où ils se trouvent à des conteneurs, parce que je ne veux pas que le produit soit endommagé.

J'ai, comme la plupart des agriculteurs, des contrats avec les terminaux; c'est assez régulier: mais quand les wagons arriveront pour livrer les pois selon le contrat de novembre, mes contrats pour les livraisons de canola en mars seront repoussés en avril. Les contrats d'avril seront repoussés en mai, ceux de mai, en juin, et ainsi de suite. Ce qui vient compliquer encore les choses, ce sont les conditions météorologiques du printemps, quand des routes sont fermées, ce qui fait qu'il est presque impossible de livrer le grain, même si les wagons en retard arrivent. Ce n'est pas un arriéré fictif; c'est la réalité.

● (1935)

Au moment où nous nous préparons à accélérer nos activités en vue de nous préparer à ensemercer la saison de croissance qui s'en vient, nous ressentons les effets des goulots d'étranglement actuels dans le système. Les producteurs qui n'ont pas eu la possibilité de livrer leur grain depuis une période pouvant aller jusqu'à six mois sont à court de flux net de trésorerie afin d'acheter les intrants pour la récolte de cette année, et les interruptions systémiques du service ferroviaire causent souvent des retards dans la réception des intrants, comme l'engrais, lequel est en réalité retardé depuis décembre.

En janvier, j'étais à Ottawa pour transmettre le même message au Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Nous voici en mars, et même si j'ai transporté une partie de mon grain, j'accuse encore un retard important. Tout indique que, compte tenu des retards et des conditions printanières, de même que de mes efforts pour obtenir la récolte de l'an prochain, je ne livrerai probablement pas mon grain avant avril ou mai. Pour certains de mes contrats, ce sera presque huit mois plus tard que ce qu'ils stipulent, ce qui représente huit mois où je ne serai pas payé.

Pour ces raisons, je préconise l'amendement et l'adoption du projet de loi C-49, la Loi sur la modernisation des transports, comme solution à long terme afin de régler les interruptions dans le système de transport ferroviaire.

En ce qui a trait au rôle joué par les sanctions financières réciproques, les compagnies ferroviaires ont toujours disposé de diverses mesures visant à obtenir des gains d'efficacité de la part des expéditeurs, notamment des tarifs fondés sur l'utilisation des actifs. Ces tarifs servent à pénaliser les omissions des expéditeurs par des sanctions financières afin d'améliorer leur efficacité. Par exemple, lorsque la compagnie ferroviaire place des wagons à mon silo local et que l'entreprise céréalière ne réussit pas à les remplir dans les 24 heures, cette dernière fait face à des sanctions financières automatiques. De son côté, la compagnie ferroviaire ne subit aucune pénalité si elle a deux semaines de retard. Les compagnies ferroviaires sont donc le seul maillon de la chaîne d'approvisionnement du grain qui n'a aucun compte à rendre.

Nous avons récemment appris que le CN avait inclus un genre de sanctions financières réciproques dans ses ententes de niveaux de service. Cela semble une bonne nouvelle à première vue, mais ces sanctions financières sont encore extrêmement biaisées. À titre d'exemple, on donne au CN la possibilité de placer des wagons à tout moment dans une période de plus d'une semaine, alors que les entreprises céréalières doivent encore remplir ces wagons dans les 24 heures ou faire face à des sanctions financières. Le projet de loi C-49 permet de conclure des ententes de niveaux de services assorties de véritables sanctions financières réciproques.

Les dispositions relatives à l'interconnexion en vertu du projet de loi C-30 venues à terme le 1^{er} août 2017, lesquelles permettaient aux expéditeurs d'avoir accès à tout point de correspondance situé à moins de 160 kilomètres, se sont avérées un outil puissant et efficace d'intensification de la concurrence au profit des entreprises céréalières.

Le président: Monsieur Sekulic, je vais devoir vous demander de terminer parce que nous avons dépassé le temps alloué. Je vais vous donner le temps de conclure.

M. Warren Sekulic: Notre priorité est de nous assurer de l'adoption éventuelle du projet de loi C-49 afin qu'il contribue à corriger le déséquilibre entre le pouvoir de marché des compagnies ferroviaires et celui des expéditeurs, et nous défendons fermement le comblement des lacunes au chapitre de l'interconnexion de longue distance.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sekulic.

Nous avons maintenant M. Fransoo pour sept minutes.

M. Daryl Fransoo (directeur, Western Canadian Wheat Growers Association): Merci de cette histoire, Warren. Nombre d'agriculteurs m'ont dit qu'ils ne peuvent pas transporter leur grain vers les ports et qu'ils ne peuvent pas se faire payer. C'est en quelque sorte le problème le plus important.

Monsieur le président et membres du Comité, au nom de la Western Canadian Wheat Growers, merci de tenir cette séance. Je suis heureux de constater que cette question a attiré l'attention dont elle a besoin, même si le seul fait d'avoir à tenir cette réunion m'attriste.

En tant que producteur de grain, je peux dire sans hésiter que, lorsque nos compagnies de chemin de fer transportent au plus 50 % de ce qu'elles devraient, cela cause un préjudice à bon nombre de personnes et d'agriculteurs.

Malheureusement, une des raisons pour lesquelles ces chiffres ont augmenté au cours des deux ou trois dernières semaines, c'est que les transporteurs utilisent plus de trains sur des voies ferrées principales et que nombre d'agriculteurs et de terminaux situés aux embranchements périphériques manquent terriblement de matériel ferroviaire. En outre, nous faisons actuellement face à la débâcle printanière dans bien des régions du pays, alors on impose des restrictions routières. Nous avons également la période des semences. Nous ne pouvons guère nous permettre d'avoir ces types de goulots d'étranglement ferroviaires dans l'avenir.

Comme je l'ai mentionné, je connais personnellement beaucoup de producteurs de grain qui éprouvent les mêmes problèmes que ceux de Warren. Un producteur de grain en particulier a un contrat d'orge d'une valeur de trois quarts de million de dollars qui accuse un retard de trois ou quatre mois. Il est un producteur d'une assez bonne taille, mais c'est beaucoup d'argent à attendre.

Lorsque le grain demeure dans le silo du producteur, il est évident que ce dernier n'est pas payé. Nous ne pouvons pas payer nos factures, et l'effet d'entraînement se fait sentir dans toutes les villes des Prairies. En plus des problèmes financiers immédiats, les producteurs tentent de prendre des décisions concernant l'année de récolte qui approche à grands pas. Lorsque le flux net de trésorerie s'est pratiquement tari pour nombre de producteurs, l'avenir est sombre.

J'aimerais rappeler au Comité que — et Ian l'a fait plus tôt —, en 2014, cela n'a pas seulement touché le grain, mais également l'engrais qui vient du Mississippi. Il a fini par arriver au pays, mais cela a donné aux fournisseurs d'intrants une raison de gonfler les prix, et les producteurs ont dû payer la note au final. Franchement, il ne devrait pas en être ainsi.

Je suis heureux que le CN ait reconnu qu'il a fait des erreurs. C'est un bon début, mais les bonnes intentions ne résolvent pas le problème auquel font face les producteurs de grain.

Je reconnais que nous ne pouvons pas écarter les conditions météorologiques parce qu'il s'agit d'une question évidente de sécurité. Cela dit, le chemin de fer existe depuis plus de 100 ans au Canada. Les températures froides et la neige en juillet ne devraient pas nous surprendre, et nous avons besoin d'une meilleure planification à cet égard. Le CN et le CP doivent être mieux préparés. Ils doivent conserver leurs locomotives et avoir plus de main-d'oeuvre de première ligne. Évidemment, leurs prévisions étaient mauvaises, alors je suppose qu'ils doivent peut-être dépenser de l'argent là-dessus.

Même si le projet de loi C-49 n'est pas parfait, il confère aux expéditeurs une certaine influence et fait porter une partie de la responsabilité aux compagnies ferroviaires. Nous devons adopter ce projet de loi, avec certains des amendements proposés, assez rapidement afin que les producteurs bénéficient d'une protection bien nécessaire.

Le gouvernement a insisté cette année sur le fait que l'agriculture jouera un rôle important dans le renforcement de notre PIB et de la classe moyenne. Nous, les producteurs de grain, sommes à la hauteur de la tâche. Nous sommes parmi les producteurs de grain les plus productifs sur la planète. Malheureusement, compte tenu des problèmes actuels liés au transport du grain, nous ne serons pas en mesure d'atteindre facilement ces objectifs. Des dizaines de milliers de producteurs et des centaines de milliers de personnes de la classe moyenne sont lésés en raison de goulots d'étranglement comme ceux-là.

Nous avons besoin d'un système de transport efficace. Nous devons être en mesure de transporter toutes les marchandises vers les marchés: le grain, les minéraux, les matières premières et les produits finis. Nous devons être capables de satisfaire les attentes de nos consommateurs. Nous avons besoin de bonnes compagnies de chemin de fer qui respectent les échéanciers et de pipelines pour le pétrole. La Western Canadian Wheat Growers croit qu'il s'agit d'une question non partisane. Les navires attendent à Vancouver. Les producteurs ont le grain qui doit être exporté sur ces navires. Les producteurs et les expéditeurs de grain veulent travailler avec vous, le gouvernement, et nous voulons travailler avec les compagnies ferroviaires. Résolvons ensemble ce problème.

En terminant, monsieur le président, le projet de loi C-49 doit être adopté dès que possible. Nous avons besoin de solutions à long terme aux problèmes auxquels nous faisons face aujourd'hui, mais avant tout, nous devons adopter ce projet de loi. Adoptez-le avant l'été afin que nous puissions travailler avec certaines de ces dispositions et nous assurer qu'elles fonctionnent.

Monsieur le président, je remercie le Comité de la séance d'aujourd'hui. Assurons-nous tous ensemble de ne pas seulement parler. Nous devons agir dès aujourd'hui; nous devons régler ce problème à long terme.

J'ai hâte de répondre à vos questions.

•(1940)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fransoo.

Nous avons maintenant M. Mazier pour sept minutes.

M. Dan Mazier (président, Keystone Agricultural Producers): Merci, monsieur le président et membres du Comité, de me recevoir ici aujourd'hui pour parler de cette question importante liée au système de transport du grain.

Je m'appelle Dan Mazier. Je suis le président de Keystone Agricultural Producers, organisation chargée de la politique agricole générale du Manitoba, représentant plus de 7 000 familles agricoles. Je suis également un producteur de grain et d'oléagineux au nord-est de Brandon, au Manitoba.

En 2013-2014, le Canada a vécu une crise du transport du grain qui aurait coûté aux producteurs de l'Ouest canadien environ 6,5 milliards de dollars. Si les expéditeurs — les acheteurs de mon grain — sont incapables de transporter facilement leurs marchandises vers les ports, ils commenceront à présenter aux producteurs des soumissions en argent plus faibles ou aucune soumission en argent pour leurs produits. Alors même si les producteurs ne sont pas les véritables expéditeurs qui commandent les wagons, ce sont eux qui finissent par assumer les coûts d'un mauvais service ferroviaire.

Le gouvernement du Canada a réagi à la crise de 2013-2014 de plusieurs façons, y compris un décret qui pénalisait les compagnies ferroviaires pour avoir manqué les cibles en matière de transport du grain et un échéancier accéléré pour l'examen législatif de la Loi sur les transports au Canada. À la suite de cet examen, on a formulé

plusieurs recommandations qui ont été intégrées dans le projet de loi C-49, lequel a été adopté à la Chambre des communes et est actuellement examiné par le Sénat, comme vous le savez.

En 2013-2014, l'ampleur de la crise a pris au dépourvu de nombreuses personnes au gouvernement et dans l'industrie. Cette fois-ci, nous avons pris connaissance beaucoup plus tôt des défis auxquels les compagnies ferroviaires faisaient face pour ce qui est de transporter notre grain cette année, principalement parce que nous recueillons actuellement de l'information sur les demandes de wagons céréaliers et les livraisons. Le groupe Ag Transport Coalition s'occupe de cela et fait part chaque semaine des données sur le nombre de wagons céréaliers commandés par des expéditeurs en comparaison du nombre de wagons livrés en réalité par chaque compagnie ferroviaire.

Selon les données d'Ag Transport Coalition pour le Manitoba, il y a six semaines, au début de février, le CP a fourni 74 % des wagons commandés. Jusqu'ici, tout va bien.

Le CN en a livré 14 %.

C'est à partir de ce moment que la situation s'est détériorée. Au cours de sa pire semaine en février, le CP n'a pu livrer que 17 % des wagons commandés. De son côté, le CN, au cours de sa pire semaine, a livré 0 % de ses commandes. En moyenne, les deux compagnies ferroviaires ensemble ont livré seulement 29 % des wagons qui ont été fournis au cours de la semaine de demande du mois de février, ce qui a créé un goulot d'étranglement de 28 000 wagons, ou environ 35 000 camions. Par conséquent, plus de 30 navires attendaient du grain sur la côte, au port de Vancouver.

Comment pouvons-nous aller de l'avant et régler ce problème avant que cela cause encore une fois des dommages permanents à la réputation de notre pays en tant qu'expéditeur de grain fiable?

Un bon premier pas est d'élaborer un plan de transport du grain. Comme le sait le Comité, les ministres Garneau et MacAulay ont envoyé aux compagnies ferroviaires une lettre cosignée dans laquelle ils demandent un tel plan et un rapport avant le 15 mars. Je crois comprendre également que le CN a adopté une approche proactive pour ce qui est de communiquer avec les expéditeurs concernant la façon dont ils veulent aller de l'avant. Tout se résume à plus de personnes, plus de locomotives et plus de produits. J'encouragerais le Comité à surveiller et à soutenir les ministres en utilisant tous les outils possibles afin que nous puissions tous continuer d'exercer des pressions sur les compagnies ferroviaires pour qu'elles éliminent le goulot d'étranglement.

Ce qui est évident, c'est que nous avons besoin de renforcer et d'adopter le plus rapidement possible le projet de loi C-49. Comme vous le savez, le Sénat l'examine actuellement. Avec d'autres intervenants agricoles, j'ai fait des exposés sur les amendements qui, selon nous, créeront un environnement politique dans lequel les compagnies ferroviaires seront davantage tenues responsables des interruptions de service et des incidences sur celles-ci sur les expéditeurs.

J'aimerais souligner que la conception actuelle de l'option d'interconnexion de longue distance du projet de loi C-49 est jugée trop contraignante en ce qui concerne les expéditeurs admissibles à présenter une demande à cet égard. Nous recommandons de clarifier la formulation actuelle relative à l'interconnexion pour qu'on puisse s'assurer qu'elle est aussi efficace que possible afin que les expéditeurs accèdent au programme.

L'amendement le plus efficace que nous recommandons est de donner les outils nécessaires à l'Office des transports du Canada pour qu'il enquête sur les problèmes liés au service lorsqu'il en prend connaissance et trouve des solutions au besoin. À l'heure actuelle, la capacité de l'Office d'agir en vertu de la plupart des dispositions de la Loi sur les transports au Canada est déclenchée par une demande ou une plainte.

Par exemple, même si l'Office a le pouvoir d'agir de son propre chef concernant les tarifs des transporteurs aériens pour les services internationaux, il peut seulement examiner et potentiellement corriger des problèmes liés aux dispositions tarifaires intérieures dans les cas où on a reçu une demande. De même, en vertu de l'article 116 de la Loi sur les transports au Canada, le pouvoir de l'Office d'ordonner des mesures pour régler les problèmes liés au niveau de service ferroviaire dépend de la réception d'une plainte. Un élargissement du pouvoir de l'Office d'agir de son propre chef permettrait l'ouverture proactive d'enquêtes lorsqu'il est évident qu'un problème peut exister.

● (1945)

Cela peut comprendre des données statistiques, des plaintes ou des reportages crédibles et cohérents de médias concernant les difficultés financières ou les interruptions de service des fournisseurs de services de transport. Le pouvoir serait particulièrement pertinent pour les affaires qui touchent plus d'un fournisseur ou d'un utilisateur de services de transport, auxquels le processus actuel fondé sur les plaintes n'est pas particulièrement adapté.

Cette mesure était une des recommandations formulées par David Emerson en 2016 dans le cadre du rapport du gouvernement du Canada auquel Ron Bonnett a fait allusion plus tôt cet après-midi. Nous convenons que ces mesures sont nécessaires pour résoudre les défis liés au service qui semblent être inhérents à un marché monopolistique comme le système de transport du grain du Canada.

En plus de ces mesures liées au service, nous demandons qu'on ajoute le soya et les produits connexes à l'annexe 2 contenant la liste des cultures admissibles au titre du revenu admissible maximal. Au Manitoba, avec plus de deux millions d'acres cultivés en 2017, le soya se classe au troisième rang des cultures par superficie. Actuellement, les coûts de transport pour le soya sont 40 % plus élevés par wagon que ceux des cultures visées par le revenu admissible maximal, sans garantie d'obtenir ces wagons. Les compagnies ferroviaires exigent plus d'argent, mais nous n'obtenons pas toujours ces wagons en premier lieu. Il n'y a aucune raison pour que les producteurs, qui ont innové et se sont adaptés aux conditions changeantes, se voient refuser la même protection contre l'exploitation liée aux prix de la part d'une industrie monopolistique que celle que reçoivent les autres cultures.

En terminant, je tiens à préciser une chose.

Il est essentiel d'adopter le projet de loi C-49 avec ces amendements avant l'ajournement de la Chambre en juin. Les expéditeurs et les transporteurs sauront ainsi quelles sont leurs obligations en vertu de la loi. Ils réaliseront les investissements nécessaires pour s'assurer que la culture de 2018 est livrée à temps aux consommateurs et que nous n'éprouvons pas les mêmes difficultés économiques en tant que pays que celles que nous avons maintenant connues deux fois en moins de cinq ans. Les compagnies ferroviaires doivent faire face aux répercussions si elles ne satisfont pas à des normes de service acceptables. Il ne faut pas les laisser exiger des prix exorbitants aux expéditeurs de soya captifs. On doit continuer de surveiller attentivement leur rendement et prendre des mesures lorsqu'elles faillissent à leurs obligations.

Au Canada, notre saison de croissance est très courte. Nos périodes d'ensemencement et de récoltes sont courtes, et il est difficile de prédire combien de temps elles dureront. Pour affronter ce défi, nous investissons plus dans l'équipement que presque tous les autres producteurs dans le monde et, lorsque les conditions sont bonnes, nous travaillons jour et nuit pour récolter les cultures. Je m'attends à ce que les compagnies ferroviaires réalisent les investissements nécessaires pour obtenir les résultats voulus, et s'il faut que les sénateurs et les députés travaillent jour et nuit pour renforcer et adopter le projet de loi C-49, alors je m'attends à cela également de votre part.

Le bien-être économique du Canada dépend grandement du transport ferroviaire. Ne fuyez pas votre responsabilité de vous assurer que la Loi sur les transports au Canada remédie aux problèmes auxquels nous faisons face et favorise la croissance économique optimale du Canada.

Merci beaucoup de votre temps et de votre attention. Je répondrai volontiers à vos questions.

● (1950)

Le président: Merci, monsieur Mazier.

Nous allons commencer notre série de questions.

[Français]

Monsieur Berthold, vous avez six minutes.

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

C'est la dernière heure dont nous disposons pour étudier cette situation urgente.

Après avoir entendu les témoins cet après-midi, j'aimerais poser une question assez directe, qui s'adresse à tous.

Est-il possible, oui ou non, de sauver la présente saison des producteurs? Pensez-vous que nous avons entre les mains tous les outils nécessaires pour le faire, ou croyez-vous plutôt, comme M. Mazier, qu'il est trop tard pour sauver la présente saison et qu'il s'agit maintenant de tout faire pour protéger la prochaine saison?

[Traduction]

Quelle est votre opinion à ce sujet?

M. Daryl Fransoo: Vous savez, si nous parlons de quelque chose comme un décret, je crois qu'il est trop tard. Malheureusement, nous avons probablement manqué le coche. Lorsqu'on a vraiment soulevé le sujet, disons il y a trois semaines, il y aurait eu une possibilité, mais il est assurément trop tard maintenant. Avec les restrictions routières et la saison d'ensemencement qui s'en viennent, nous allons livrer moins de grain. La réalité est que nous devons rentrer les récoltes, et nous ne pouvons pas utiliser des routes qui ne sont pas faites pour les camions. Un décret ou quelque chose du genre ne servirait à rien à l'heure actuelle, mais il aurait peut-être été utile il y a un mois.

M. Warren Sekulic: J'estime que Daryl a raison. Je ne crois pas qu'on peut sauver cette saison. Je ne pense pas que quelque chose comme un décret représente nécessairement la bonne solution.

Il a été question un peu plus tôt aujourd'hui de dépenses en infrastructures. Si vous voulez dépenser de l'argent dans les infrastructures, envoyez-nous sur ces routes ce printemps et forcez-nous à transporter le grain dans deux semaines. Alors, je présenterais une demande de subvention d'infrastructure pour mon exploitation agricole parce que les camions vont détruire les cours, les routes et les champs. Ce serait mauvais.

M. Dan Mazier: Nous accusons un retard de 28 000 wagons. Pour régler ce problème, le plan en octobre était de 5 000 wagons par semaine. Nous allons avoir 500 ou 1 000 wagons de plus par semaine. C'est de 5 500 à 6 000 wagons qu'on fournira pour les quelques semaines d'ici août.

Je ne sais pas. Y a-t-il assez d'espace sur nos exploitations agricoles pour entreposer la nouvelle culture? C'est là où nous pourrions éprouver de véritables problèmes. Pour ce qui est d'essayer de sauver la saison, nous avons le temps, mais les compagnies ferroviaires doivent vraiment offrir un rendement optimal. Si je me fie aux pratiques antérieures, j'en doute fortement.

[Français]

M. Luc Berthold: Cela me choque.

[Traduction]

Cela me met vraiment en colère parce que nous leur avons dit d'agir. Nous le leur avons dit souvent, à maintes reprises. La saison fait face à l'échec en raison de l'inaction des libéraux. Je ne veux pas vous demander de faire de la politique; je ne le peux pas. Je le ferai.

Nous leur avons dit en juin passé de diviser le projet de loi, de seulement adopter certains amendements dont vous avez besoin. Les libéraux ont rejeté tous les amendements que nous avons proposés. Vous leur demandez maintenant encore une fois d'apporter ces amendements au projet de loi C-49. J'espère que, cette fois-ci, ils les accepteront si nous voulons régler ce problème à long terme. Je pense que vous devriez travailler beaucoup avec les libéraux et essayer de les convaincre d'accepter ces amendements parce que, sinon, vous aurez une autre mauvaise saison l'an prochain.

[Français]

Ce qui est en train d'arriver est insultant. Nous avons demandé une rencontre d'urgence il y a trois semaines. Vous dites qu'on aurait peut-être pu changer les choses, il y a trois semaines, et améliorer la situation. Monsieur Sekulic, vous auriez peut-être pu éviter l'un des nombreux retards que vous avez mentionnés. Malheureusement, on a dit que cela ne pressait pas et qu'on tiendrait cette réunion le 19 mars.

Il est important de passer un message clair dès maintenant. On doit arrêter de jouer avec les producteurs de grains de l'Ouest. On doit travailler pour que leurs grains se rendent sur le marché. C'est la responsabilité du gouvernement. C'est notre responsabilité, en tant que comité, d'exiger que le gouvernement s'organise pour faire bouger les grains des producteurs et que ces derniers puissent être payés. On est en train de jouer avec la réputation du Canada et des producteurs.

Monsieur Sekulic, comment se sent un jeune fermier quand il doit payer des dettes qui s'accumulent alors qu'il se rend compte qu'il ne peut pas vendre sa production? Comment réagissez-vous, dans votre famille? Comment se sent-on?

• (1955)

[Traduction]

M. Warren Sekulic: C'est stressant. C'est vraiment stressant, particulièrement à la lumière du fait que nous...

J'ai appris mes leçons à la dure en 2013-2014. J'ai planifié mes ventes. Je vends en général la grande majorité de ma récolte en octobre, en novembre et en décembre en prévision de la transporter en mars. Je dois planifier cela chaque année. Je ne devrais pas planifier en fonction des risques liés aux compagnies ferroviaires. Je ne crois pas que ce soit quelque chose que je doive faire, de toute façon, mais je le fais, et cela peut être très stressant.

J'ai beaucoup de canola qui est censé être transporté en mars. Le responsable de mon silo m'a dit qu'il ne sera probablement pas transporté avant la mi-avril, et je ne serai pas en mesure d'en transporter beaucoup à ce moment-là parce que je me trouve au nord. Le dégel survient généralement un peu plus tard que dans les autres régions de l'Alberta.

[Français]

M. Luc Berthold: D'accord.

Qu'en pensez-vous, monsieur Fransoo?

[Traduction]

M. Daryl Fransoo: Je partage son point de vue. Je crois qu'il est non partisan, mais il y a toujours un peu de politique en jeu. On a peut-être manqué le coche à propos de deux ou trois choses dès le départ. Le projet de loi n'aurait pas dû être un projet de loi omnibus. Nous savons cela, mais tirons des leçons de ces erreurs maintenant. C'est une situation où tout le monde est gagnant. Tout le monde gagne à adopter ce projet de loi le plus tôt possible.

M. Luc Berthold: J'espère également que l'amendement sera adopté.

M. Daryl Fransoo: D'accord. Il renforce assurément beaucoup le projet de loi.

Si les amendements devaient retarder l'adoption du projet de loi pendant un certain temps ou une période indéterminée, je pourrais m'en passer, mais cela ne devrait pas poser un gros problème pour d'adopter les quelques amendements que nous demandons et le projet de loi, et ce, avant la pause estivale.

Le président: Merci, monsieur Fransoo.

[Français]

Merci, monsieur Berthold.

[Traduction]

Je cède maintenant la parole à M. Longfield pour six minutes.

M. Lloyd Longfield: Merci, monsieur le président, et je vous remercie d'être venu d'aussi loin à ce temps-ci de l'année. Cela montre vraiment votre dévouement envers votre collectivité, et nous sommes vraiment reconnaissants que vous soyez resté pour cette séance.

Je ne veux pas lancer une discussion partisane sur les conservateurs de l'autre endroit ou sur nous à la Chambre des communes. Nous tentons de résoudre un problème pour vous. Nous avons besoin que des mesures concrètes soient prises à l'avenir, et je crois que nous en parlons aujourd'hui.

Ce qui m'intéresse beaucoup, c'est la façon dont vous discutez de ces choses en tant que groupe. Comment interagissez-vous avec vos voisins et les producteurs de la région?

Je pense à ce qui se passait au Petro-Canada à Colonsay, en Saskatchewan, sur l'heure du dîner. On parlait de ce qui se passait dans les champs, des personnes qui éprouvaient des retards pour obtenir des choses et des épouses qui bottaient le derrière de leur mari parce qu'il n'était pas au champ cette journée-là. Il y avait des conversations sur l'heure du dîner à Colonsay. Comment tenez-vous ces conversations entre producteurs, et y a-t-il une possibilité de faire participer l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, les expéditeurs et les gens de l'entreposage? De quelle façon collaborez-vous?

M. Warren Sekulic: Nous communiquons régulièrement avec nos exploitants de silo et les uns avec les autres. J'ai beaucoup d'amis sur Messenger, et nous nous parlons plusieurs fois par jour. Nous discutons beaucoup de la situation, des commissions, des communiqués de presse et des sondages. C'est la façon dont nous sommes payés, alors il s'agit d'une question importante dont on parle beaucoup.

M. Lloyd Longfield: Mais il manque probablement des personnes à la table.

Regardons cela comme une chaîne d'approvisionnement. Si votre productivité augmente, votre exploitation agricole produit beaucoup plus qu'avant, et le système ne s'y adapte pas. Ensuite, ajoutez deux ou trois événements météorologiques ou autres choses qui font en sorte que les wagons n'arrivent pas à temps au site. Comment pouvons-nous tenir une discussion approfondie afin de nous assurer de détecter les problèmes avant que cela nous explose en plein visage?

• (2000)

M. Dan Mazier: C'est très intéressant. À la fin de 2014, nous avons établi l'Ag Transport Coalition. C'était la première fois que nous avons un aperçu de ce que les expéditeurs demandaient en réalité, de la demande. On nous a dit à ce moment-là, et cela a duré pendant deux ou trois ans, qu'on établissait un plan. Il commence en juin ou en juillet, lorsque nous ensemençons. Les gens de la coalition savent combien d'acres sont ensemencés.

Eh bien, ils avaient le même plan cet automne. Il devait y avoir 5 000 wagons. Le problème, c'est que, lorsque les choses commencent à mal aller... je me souviens très clairement de la réunion d'octobre au cours de laquelle les représentants du CN ont dit: « Eh bien, nous avons de bonnes et de mauvaises nouvelles. » Ils ont affirmé qu'ils avaient prévu une croissance économique de 2 %, mais elle a été de 13 %, alors ils étaient désolés, mais ils ont dû faire un peu de rattrapage.

Je ne peux pas oublier les occasions que nous avons perdues. C'est la deuxième fois en cinq ans.

M. Lloyd Longfield: La réalité, c'est que nous ne pouvons pas réaffecter toutes les ressources au grain parce que les autres secteurs ont également besoin de wagons.

M. Dan Mazier: Mais les compagnies ferroviaires réduisent beaucoup trop leurs immobilisations. Ils réduisent leurs effectifs et leur nombre de locomotives.

M. Lloyd Longfield: Certainement, et je ne dis pas... Nous devons servir l'industrie céréalière, mais pour ce qui est de la façon de tenir cette discussion sur les prévisions en matière d'immobilisations... Afin d'éviter de futurs problèmes, si nous continuons d'avoir des récoltes exceptionnelles... L'an passé, nous avons dépassé la récolte de 2013-2014. Nous envisageons les mêmes chiffres, ou même plus, l'année prochaine.

Vous êtes de jeunes producteurs. Vous êtes les premiers d'une génération de producteurs qui feront face à ces problèmes. Nous devons avoir une meilleure façon de gérer pour que vous, nous et les expéditeurs sachions tous ce qui se passe. On ne devrait pas comprendre que nous avons un problème à la fin de la saison.

M. Daryl Fransoo: Ils ont définitivement raté la cible en matière de prévisions cette fois-ci, mais il n'y a pas d'incitatif pour les encourager à dépenser de l'argent pour ce genre de capacité alors que nous ne pouvons pas avoir d'incidence sur leurs résultats. C'est en partie ce que permettra de faire le projet de loi C-49. Nous serons en mesure de les toucher là où ça fait mal, et peut-être qu'ils investiront

d'avantage dans les prévisions ou qu'ils ne tarderont pas autant à acquérir des ressources, car ils sauront qu'il pourrait y avoir des pertes.

Je suis tout à fait d'accord avec le fait que nous devons transporter toutes les marchandises. Notre économie en dépend. Comme je l'ai dit, cela comprend la construction de pipelines. Je crois que cela permettra de libérer une certaine capacité sur la ligne ferroviaire, qui pourrait alors être utilisée pour le grain.

M. Lloyd Longfield: La question que j'ai posée plus tôt à l'un des témoins des compagnies de chemin de fer tenait au fait que les pénalités ne vont pas accroître notre capacité. Il nous faut accroître notre capacité avant d'en arriver à cette étape.

M. Dan Mazier: Le fait de conférer à l'OTC plus de pouvoir pour enquêter à l'avance est une solution. Je pense qu'il s'agit probablement de l'amendement qui apporterait le plus grand changement fondamental quant à notre façon de voir la question.

M. Lloyd Longfield: Parlez-vous de la structure de l'OTC?

M. Dan Mazier: Oui.

M. Lloyd Longfield: Je pense la même chose également, d'après nos discussions.

M. Warren Sekulic: De plus, nous devons faire en sorte que d'autres entreprises prennent la relève si la seule entreprise n'est pas en mesure de faire le travail. Nous croyons que la concurrence a beaucoup d'importance en ce qui a trait à l'amendement relatif à l'interconnexion. Cela pourrait réellement aider le projet de loi à fonctionner tel qu'il a été conçu.

M. Lloyd Longfield: En 30 secondes, y a-t-il quelque chose dans vos documents que vous n'avez pas abordé et dont vous aimeriez parler?

M. Warren Sekulic: Il en a été question dans beaucoup d'autres discussions. Il s'agit des pénalités réciproques et de l'interconnexion.

M. Lloyd Longfield: Merci d'avoir pris la parole au nom de vos collectivités et d'avoir fait tout ce chemin pour essayer de nous aider à résoudre le problème.

Le président: Merci, monsieur Longfield.

Allez-y, monsieur MacGregor. Vous avez six minutes.

M. Alistair MacGregor: Merci, monsieur le président.

Monsieur Mazier, lors de votre échange avec M. Longfield, vous avez parlé des deux indicateurs de rendement des chemins de fer, soit la puissance de leurs locomotives et leur effectif. Quand leurs représentants sont venus ici plus tôt, je leur avais posé des questions à propos de la tendance nette de 2013-2014 jusqu'à aujourd'hui — le nombre de locomotives qu'ils avaient et la taille de leur effectif — pour voir s'il y avait eu une baisse et s'ils essayaient de se rattraper de manière impromptue.

Quelle a été votre expérience quant à la tendance de ces entreprises au cours des dernières années?

M. Dan Mazier: En 2013-2014, elles ont fait de trop grandes réductions. Au CP, à cette époque-là, il y avait un homme qui s'appelait Hunter Harrison. Il a lancé tout le processus visant à s'assurer que leur capital était utilisé de manière optimale. Cela a changé la façon dont les sociétés ferroviaires utilisaient leur capital et leurs investissements, mais cela s'est fait au détriment du service. Les intervenants ont été ravis de cette réponse, mais cela n'a pas très bien servi les Canadiens.

On ne peut pas regarder le Canada de la même manière qu'on regarde les États-Unis. Si vous avez deux sociétés ferroviaires indépendantes, elles ont des obligations et beaucoup de droits au Canada, mais cela vient avec son lot de responsabilités. Elles doivent servir les Canadiens, particulièrement ceux qui n'ont accès qu'à un seul expéditeur. Elles ont en quelque sorte délaissé cette responsabilité.

Même dans les données qu'elles ont présentées aujourd'hui, il n'y avait rien du genre « voici ce dont nous avons besoin ». Elles savent ce que nous exigeons. Nous avons besoin de 5 000 wagons par semaine. Elles connaissent le plan. Elles n'ont pas parlé du nombre de wagons. Elles vous ont simplement dit ce qu'elles livraient. Il n'a jamais été question d'agriculture en ce qui concerne les wagons de livraison.

Je crois que nous avons beaucoup de chemin à faire. Il y a deux ans, le CN a supprimé — d'après mes souvenirs — 2 000 emplois et plusieurs locomotives. Son rendement a été très bon l'année dernière. Il a fourni le transport pour les marchandises que nous devions expédier, mais il n'y avait pas vraiment d'activité économique.

D'un autre côté, l'année dernière, nous avons manqué le bateau en ce qui concerne le CP. En tant que président d'un groupe d'agriculteurs, j'étais furieux lorsque, en avril, j'ai commencé à parler aux agriculteurs, il y avait beaucoup... le sud-ouest du Manitoba et le sud-est de la Saskatchewan ont été particulièrement touchés. Le CP a livré entre 40 et 50 % de ses commandes pendant tout l'hiver l'année dernière, et personne n'a rien dit. Il s'en est tiré l'année passée.

Je me sens mal pour le CN cette année, mais cela doit cesser. Ils ne comprennent pas.

• (2005)

M. Alistair MacGregor: Puis-je vous demander un court commentaire? Vous avez parlé d'un retard de 28 000 wagons, et vous êtes très pessimiste à propos d'une partie de la récolte de cette année.

Les programmes comme le Programme de paiements anticipés et la gamme d'outils de gestion du risque commercial sont-ils adéquats pour gérer les crises? Pouvons-nous faire quelque chose pour les améliorer? Avez-vous des suggestions à formuler quant à la crise qui sévit ici?

M. Dan Mazier: C'est intéressant. Si nous n'éliminons pas l'arriéré, ce qui se produira en août ou en septembre, c'est que nous devons construire plus de silos et nous serons plus endettés, mais nous ne pourrions pas payer les factures. Ils peuvent reporter les intérêts découlant de ces paiements réels. Je pense qu'ils peuvent le faire. C'est ce qui a été fait la dernière fois, en 2013-2014. La date d'échéance pour la récolte de l'année dernière est le 31 septembre. Ils pourraient reporter les intérêts et dire: « Non, nous allons laisser les choses aller jusqu'en janvier ou peu importe, jusqu'à ce que vous vous débarrassiez de la récolte. » Jusqu'à ce que nous faisons diminuer ces chiffres et que nous voyons quel type d'été ils ont, ils pourraient présenter une demande à ce titre. Le fait d'augmenter les limites aiderait, mais comme nous l'avons tous dit, c'est un emprunt d'argent alors que nous avons de l'argent qui dort dans les silos.

Il y a cet autre aspect dont nous n'avons pas parlé. Puisque notre grain est prêt en été, au printemps, la température du grain change, nous devons donc le reconditionner. Nous devons allumer les ventilateurs. Nous devons nous assurer... De la neige s'est infiltrée et il y a de la condensation, nous devons donc manipuler le grain de nouveau, peut-être vider le contenu de certains silos et le faire

circuler. Entretemps, nous devons y introduire une récolte. Nous devons commencer à semer, à arroser et tout ce genre de choses. Cela devient beaucoup plus compliqué.

M. Alistair MacGregor: Monsieur Sekulic et monsieur Fransoo, vous étiez tous les deux là en 2013-2014, et vous voyez ce qui se passe à l'heure actuelle. Avez-vous des commentaires généraux à formuler quant au parallèle entre les deux situations? Allons-nous encore connaître cette triste histoire dans quatre autres années, ou avez-vous espoir que nous allons réellement réussir à nous attaquer à ce problème?

M. Warren Sekulic: Je crois que, si nous pouvons adopter ce projet de loi avec les amendements que nous recommandons fortement en tant que chaîne d'approvisionnement, nous pouvons contribuer grandement à la résolution du problème. Je ne veux certainement pas revenir ici dans quatre ans.

J'étais ici en 2013-2014. J'ai très bien appris ces leçons, et elles étaient vraiment difficiles. J'ai géré ce risque dès le départ chaque année moi-même en ce qui concerne ma propre entreprise et les plans de commercialisation, et ce genre de choses. Je tire de l'arrière, mais j'ai géré le risque, car je ne voulais jamais avoir à penser à février. FAC a repoussé les choses à mars en 2013-2014. La date de récupération était le 15 février; maintenant c'est le 15 mars, mais on parle de la repousser encore. Si je vise le milieu ou la fin du mois de janvier et que je n'ai pas pris de mesures à l'égard de mes contrats, je n'aurai certainement pas d'argent dans mon compte bancaire pour payer cette facture de FAC.

M. Daryl Fransoo: Je suis d'accord en grande partie. Nous devons simplement nous concentrer à faire adopter ce projet de loi le plus rapidement possible. Tout le monde demande des amendements. Ils ne posent aucun problème, donc allons-y et finissons-en.

• (2010)

Le président: Merci, monsieur Fransoo. Je dois passer à quelqu'un d'autre.

Merci, monsieur MacGregor.

Monsieur Drouin, vous avez six minutes.

M. Francis Drouin: Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup d'être resté aussi longtemps avec nous.

Merci, Warren. On s'appelle tous par notre prénom. C'est formidable de vous voir.

Vous avez dit que vous aviez dû créer une zone tampon en raison de l'imprévisibilité du réseau ferroviaire. Comment avez-vous cette conversation avec votre comptable, je présume, quant à la façon de créer cette zone tampon pour vous, et dans quelle mesure cela a-t-il augmenté depuis l'incident de 2013-2014?

M. Warren Sekulic: Ce n'est pas vraiment une conversation avec mon comptable. J'ai regardé 2013-2014 et j'ai vu pendant combien de temps les contrats ont été repoussés. D'après mes expériences passées, je sais que notre service dans la région de la rivière de la Paix peut-être assez terrible. Notre grain est peut-être livré en dernier. Je ne peux tout simplement pas courir le risque que mon grain ne soit pas livré à temps et que je ne puisse pas payer mes factures — du moins, j'essaie de faire en sorte que ce ne soit pas le cas —, je vends donc une grande partie de mon grain plus tôt. C'est ma façon de gérer le risque.

Je finis par payer une pénalité. Il est possible de vendre, disons en septembre ou en octobre, à plus grande échelle, et c'est à ce moment-là que tout le monde veut vendre, mais, selon moi, il vaut mieux courir ce risque que celui de ne pas avoir le flux de trésorerie nécessaire pour payer mes factures plus tard.

Cela répond-il à votre question?

M. Francis Drouin: J'aimerais me concentrer sur le long terme, mais à titre de député, je ne suis pas encore convaincu... je sais que le projet de loi C-49 répondra à de nombreuses questions, mais j'ai parlé de capacité à beaucoup de vos membres et à de nombreux agriculteurs, et ils disent qu'ils obtiennent une meilleure efficacité sur la ferme et qu'ils peuvent produire beaucoup plus dans la même superficie de terre, donc, cela veut manifestement dire que la production va augmenter.

Monsieur Mazier, discutez-vous de la capacité à long terme avec les sociétés ferroviaires? Quel est le rendement sur cinq ans ou dix ans? Sommes-nous en train d'accroître la capacité? Même si le projet de loi C-49 existe, nous reviendrons ici dans quatre ans si nous n'avons pas cette capacité. Si nous n'arrivons pas à accroître la capacité, cela se produira de nouveau.

M. Dan Mazier: Nous avons les solutions en 2013-2014 et nous avons parlé d'accorder à l'Office plus de pouvoir pour qu'il soit proactif, puisque c'est ce que nous voulons tous, je crois, plutôt que réactif. Tant et aussi longtemps que les entreprises ferroviaires se concentreront sur les parts des actionnaires, nous allons tous être perdants. Nous perdrons en tant que Canadiens.

Les entreprises doivent comprendre. Elles sont censées nous offrir le service. Quand l'économie commence à croître, leur solution est de rationner, d'annuler des commandes, de s'attaquer à cette économie et de la restreindre. Je ne sais pas comment un transporteur peut faire cela, en toute conscience, particulièrement avec le monopole qu'il a au Canada. Ce n'est pas du tout logique. Il faut les réglementer.

M. Francis Drouin: Oui, je suis tout à fait d'accord, mais je me demande si nous avons l'infrastructure en place pour répondre à la demande dans cinq ans. Il faut du temps pour construire l'infrastructure, n'est-ce pas?

M. Dan Mazier: Elles disent à qui veut l'entendre que c'est l'infrastructure mise en place. Elles savent qu'elles ont certains points d'étranglement. À Vancouver, je sais qu'on parle du pont qui passe au-dessus de l'eau et de l'autre qui va à Prince Rupert. Elles savent qu'elles ont des points faibles. Je crois qu'elles sont prêtes à investir et à travailler avec nous, mais elles pourraient résoudre une grande partie de leurs problèmes en utilisant leur pouvoir et leur personnel de manière beaucoup plus efficace. Elles ne doivent pas réduire les ressources de façon draconienne. Lorsque l'économie dégringole un peu, il faut être prêt, donc au lieu d'un creux de 2 %, parlons d'un creux de 8 %. Il faut intégrer cela au modèle et voir ce que ça donne.

M. Francis Drouin: C'est l'une des questions que j'ai posées aux témoins précédents. Je pense que vous avez la possibilité de parler des prévisions par rapport aux sociétés ferroviaires, mais il n'y a pas de possibilité de rétroaction après coup. Est-ce quelque chose dont vous seriez en faveur?

Je suppose que le fait d'atteindre plus de 80 % serait une bonne nouvelle dans les cas qui nous occupent aujourd'hui. Toutefois, si vous aviez la possibilité de donner de la rétroaction, vous pourriez alors dire, oui, cette année nous avons atteint nos objectifs, mais voici comment nous pourrions améliorer le service pour la prochaine année.

M. Dan Mazier: Ils doivent commencer à discuter avec nos expéditeurs et nos acheteurs de grain. Ils doivent comprendre ce qu'ils vivent. Nous avons déjà fixé les prix pour l'année prochaine. Il y a probablement déjà 20 % de nos produits qui sont déjà fixés pour l'automne prochain. Les sociétés ferroviaires ne comprennent pas cela.

Nous fonctionnons différemment dans le domaine de l'agriculture. Vous pouvez fermer une mine, vous pouvez fermer un oléoduc et vous pouvez fermer une usine de fabrication de voitures. Vous pouvez arrêter ces industries, mais vous ne pouvez pas arrêter l'agriculture. Nous suivons des cycles. Nous avons du soleil et de la pluie, donc nous produisons. Nous sommes programmés pour le faire et nous allons continuer de le faire, car le gouvernement nous indique très clairement ce qu'il faut produire davantage. En tant que producteurs, les agriculteurs peuvent crier autant qu'ils le veulent, mais les transporteurs doivent commencer à comprendre ce que nos entreprises céréalières et nos acheteurs vivent. Pourquoi assumeraient-ils tout ce risque si les sociétés ferroviaires n'ont même pas l'intention d'offrir assez de services pour transporter le grain?

L'un d'entre vous veut-il formuler un commentaire?

• (2015)

M. Francis Drouin: Merci beaucoup.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Drouin.

Monsieur Poissant, vous avez six minutes.

M. Jean-Claude Poissant: Merci, monsieur le président.

Je remercie nos invités de leurs témoignages.

Tantôt, vous avez dit que le retard correspondrait à environ 20 000 wagons. Un peu avant, les représentants du CN et du CP nous ont dit qu'au lieu d'avoir 4 000 wagons par semaine, il y en avait de 3 000 à 3 200. Est-ce que cela est compris dans le calcul des 20 000 wagons qui représentent le retard? C'est la question que je me pose.

[Traduction]

M. Dan Mazier: Il s'agissait d'expédition planifiée, donc c'est exact.

Voici ce qui se passe s'ils n'arrivent pas à obtenir les wagons au moment demandé. Le bateau est accosté, et ils disent les vouloir dans une semaine, deux semaines ou peu importe. Les wagons ne se présentent que la semaine suivante, il y a donc plus de commandes. Ils doivent terminer l'expédition des première et deuxième semaines. Alors, disons qu'ils en livrent la moitié; ils se font alors déloger et disent: « Oh non, nous n'en avons livré que la moitié encore. » Voilà 28 000 wagons de possibilités manquées.

Pendant ce temps, comme nous l'avons mentionné plus tôt cet après-midi, une autre récolte arrive d'ailleurs, une récolte avec laquelle nous ne pensions même pas être en concurrence, car nos grains étaient censés être livrés. Le plan prévoyait 5 000 wagons par semaine. Les expéditeurs étaient là, et les sociétés ferroviaires étaient d'accord, mais elles ont décidé qu'elles avaient un autre plan. Puis, l'hiver est arrivé, j'imagine.

M. Warren Sekulic: En plus de cela, si le plan était de 5 000 wagons par semaine, les exploitants de silos achètent des grains en fonction de leur niveau de service prévu. Ils achètent aux agriculteurs uniquement la quantité de grain qu'ils peuvent s'attendre à expédier. D'après ce que je comprends, ils le font en fonction de leurs ententes avec les sociétés ferroviaires, et les sociétés ferroviaires ne respectent pas ces ententes. C'est une source de frustration pour les producteurs, dans la mesure où les entreprises de transport ou les expéditeurs ne font qu'acheter en fonction du nombre de wagons que les sociétés ferroviaires disent pouvoir fournir, et ces dernières ne respectent même pas cela.

[Français]

M. Jean-Claude Poissant: On sait que le projet de loi C-49 devrait régler une grande partie du problème, mais croyez-vous que ce projet de loi et les amendements vont répondre totalement aux besoins?

[Traduction]

M. Daryl Fransoo: J'imagine que le temps le dira. Je ne pense pas que ce soit assez strict. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas l'adopter et donner une certaine influence aux expéditeurs, n'est-ce pas? Peut-être que la prochaine fois nous devons nous replier sur nous-mêmes et nous pencher sur le revenu maximum admissible ou je ne sais quoi. Ce qui importe aujourd'hui, c'est de faire adopter ce projet de loi.

M. Dan Mazier: Il n'existe pas de panacée. Le projet de loi contribuera grandement à corriger bien des aspects actuels.

Nous avons démantelé la Commission du blé. D'une certaine façon, elle contrôlait le mouvement du grain. Elle achetait différemment, comme l'a mentionné M. Ritz plus tôt aujourd'hui. Les choses se déroulaient différemment au Canada.

Nous avons un nouveau marché, soit le Japon, qui arrive tout à coup sur la côte Ouest. Les choses ont changé au Canada. Un projet de loi C-49 contemporain nous permettra d'être à jour et de régler, à tout le moins, ces problèmes.

Le problème tient au fait qu'une partie du projet de loi doit être mise à jour. En tant que pays, nous avons connu une transformation et nous n'avons pas été en mesure de nous adapter en matière de réglementation afin que cela se produise pour tout le monde.

[Français]

M. Jean-Claude Poissant: J'ai une dernière question.

Tantôt, j'ai demandé aux gens autour de la table s'il serait possible d'avoir des silos près des ports. En cas de grandes récoltes, ces dernières pourraient être acheminées tout près des ports. Dans les moments difficiles, il y aurait des réserves prêtes à livrer, ce qui vous permettrait de respecter vos engagements. Est-ce faisable?

● (2020)

[Traduction]

M. Warren Sekulic: Dans mon coin de pays, les agriculteurs assurent déjà le transport sur d'énormes distances. Certains agriculteurs ont déjà besoin de quatre heures pour assurer le transport des marchandises dans un sens jusqu'aux silos à haute capacité. Peut-être que je comprends mal votre question, mais si on commence à construire le silo...

[Français]

M. Jean-Claude Poissant: Dans le fond, à la période des récoltes, les wagons commencent à transporter tout de suite les grains pour remplir les silos de réserve situés près des ports. Ainsi, dans une

période plus difficile, il y aurait déjà des réserves pour répondre à la demande, car les wagons auraient déjà acheminé les grains.

[Traduction]

M. Dan Mazier: Ça fonctionne comme cela pour l'Alberta. C'est plus près, la durée des cycles est donc plus rapide. Puis, on s'occupe des commandes pour la Saskatchewan. Au Manitoba, nous passons déjà beaucoup par la Voie maritime du Saint-Laurent. Il y a 60 % de notre production qui part du Manitoba par cette voie. C'est intéressant. Les sociétés ferroviaires le comprennent, mais si les choses tournent très mal, elles vont livrer les commandes de l'Alberta en premier — probablement celles du Sud de l'Alberta, pas celles du Nord de l'Alberta. Puis, elles vont commencer à éliminer les régions à l'Ouest. Elles utilisent les silos les plus près, mais elles doivent tout de même franchir une chaîne de montagnes.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Poissant.

[Traduction]

Monsieur Barlow, vous avez six minutes.

M. John Barlow: Merci beaucoup, monsieur le président. Je vais partager mon temps avec M. Dreeschen.

C'est frustrant de devoir gérer cela, et c'est triste d'entendre nos producteurs dire aujourd'hui qu'ils se sont plutôt résignés au fait que la saison est perdue. C'est d'autant plus frustrant que, comme l'a dit M. Fransoo, des mesures auraient pu être prises il y a des semaines ou des mois pour sauver la saison, peu importe à ce qui se passe avec le projet de loi C-49.

Ce n'est pas la faute de mes collègues de l'autre côté, car nous travaillons assez bien ensemble. Nombre des amendements qui sont discutés à l'heure actuelle et dont vous avez parlé aujourd'hui ont été présentés par les conservateurs au comité des transports, où les libéraux les ont rejetés.

Nous parlons déjà de gérer les choses l'année prochaine, les conséquences de cette année. Cela ne serait jamais arrivé si nous avions agi rapidement selon les conseils des intervenants et des membres qui ont vécu cela auparavant, en 2013-2014. Je n'arrive simplement pas à comprendre que, pendant que nous faisons face à cette situation, nous parlons déjà de la façon de composer avec les conséquences.

Monsieur Mazier, vous avez dit que le CN avait surmonté cette difficulté d'une certaine manière auparavant malgré des réductions massives. C'est parce que rien n'était transporté dans le secteur de l'énergie qu'il a pu s'en sortir, mais la situation est un peu différente cette fois-ci. Vous avez raison de dire qu'il a procédé à des réductions massives de son personnel et de son équipement, et maintenant, il fait des pieds et des mains pour reprendre le dessus.

Ian Boxall en a parlé auparavant, lorsqu'il a parlé du fait qu'il déboursait 360 000 \$ par année en frais de transport uniquement. La dernière crise en 2013-2014 a coûté 8 milliards de dollars à l'industrie. Savez-vous ce qu'il vous en coûte cette fois-ci et vous êtes-vous rétabli financièrement de la crise de 2013-2014?

M. Daryl Fransoo: Je pense qu'il est un peu trop tôt pour y accoler un montant en dollars. Heureusement, cette fois-ci, nous sommes un peu plus tard dans la saison. En 2013-2014, nous avons vu la base s'élargir, alors que maintenant, nous commençons à peine à voir une augmentation.

Il est un peu trop tôt pour en préciser le montant, mais le fait qu'un grand nombre d'agriculteurs s'endettent davantage pour payer leurs dettes montre qu'il y a un gros problème ici.

M. John Barlow: Au cours des dernières semaines, nous avons aussi entendu que notre ministre des Transports et notre ministre de l'Agriculture persistent à défendre les sociétés ferroviaires, disant qu'ils ont parlé au CN et au CP. Ils s'appuient sur eux pour tenter de résoudre le problème. Nous avons vu les conséquences d'une telle approche.

Selon vous, d'après les réponses que vous avez entendues aujourd'hui du CN et du CP, croyez-vous que, sans les conséquences des amendes, des pénalités et de la réglementation du volume, le CN et le CP seront motivés à améliorer leur service?

M. Daryl Fransoo: Non. La réponse claire et simple est non. Leurs plans ne tenaient rien. Une grande partie des activités du CN était déjà annoncée, pour être franc. Puis, j'ai eu l'impression que le CP avait mis les agriculteurs de côté avec sa lettre à l'intention du ministre, malheureusement.

● (2025)

M. Dan Mazier: Ils n'ont pas du tout parlé du grain dans leurs réponses, c'était donc essentiellement question d'affaires courantes. C'est ainsi qu'ils ont réagi. Il n'a pas été précisément question d'agriculture ni de grain, ce qui est... je crois qu'ils ont manqué le bateau.

Pour répondre à votre question, lorsque le projet de loi C-49 sera adopté — et non s'il est adopté —, il nous permettra de prendre beaucoup plus de mesures afin de tenir les sociétés ferroviaires responsables. C'est pourquoi nous devons l'adopter.

M. John Barlow: D'accord, mais parfois, le gouvernement doit intervenir et prendre des mesures. Des mesures concrètes auraient pu régler la situation il y a des semaines, mais le gouvernement n'a pas agi.

J'aimerais partager le reste de mon temps avec M. Dreeshen.

M. Earl Dreeshen: Merci, John.

Encore une fois, comme nous l'avons entendu si souvent, l'adoption du projet de loi C-49 avec les amendements est l'aspect essentiel. Autrement, nous reviendrons ici pour débattre de la question encore une fois.

L'une des choses dont nous avons parlé plus tôt était le PPA et la question de savoir si le montant maximal de 400 000 \$ devrait passer à 800 000 \$ et ainsi de suite. Tout cela n'aide pas, sauf si vous savez exactement à quel moment vous voulez utiliser cet outil, car si vous ne faites que le reporter parce que vous avez perdu toutes les possibilités de contrat et que votre commercialisation...

Cela peut fonctionner, et vous pouvez l'utiliser, mais il vaut mieux que vous le sachiez l'année d'avant, plutôt que d'essayer de gérer la situation de façon ponctuelle.

Bien sûr, l'autre aspect est le commerce, et c'est vraiment ce qui nous manque. J'étais en Asie du Sud il y a quelques semaines, et je parlais de questions commerciales. Nous avons tenté de leur dire que nous serons capables de commercialiser ces produits et qu'ils devraient voir les avantages dont ils bénéficieront s'ils achètent le grain ou le boeuf canadiens et ainsi de suite, mais ils ont regardé la situation et ont dit qu'à l'heure actuelle, ils savent qu'ils peuvent l'obtenir de l'Australie, et qu'il n'y a pas de problèmes là-bas. Je sais que nous perdons des possibilités en raison de la façon dont les gens regardent la chose.

C'est l'un des aspects que nous devons reconnaître. Les sociétés ferroviaires prévoient une augmentation de 2 % ou de 3 % et disent qu'elles agiront selon les perspectives économiques, mais en tant que producteurs, nous augmentons considérablement les volumes, puisque nous avons les compétences et les outils nécessaires et que nous partons de là. Ma principale préoccupation concerne la façon de maintenir cette pression tout au long de l'été, de sorte qu'elles soient prêtes le 1^{er} août, car nous en serons à la première semaine, pour gérer ces enjeux auxquels nous faisons toujours face.

Le président: Malheureusement, c'est tout le temps que vous avez.

M. Earl Dreeshen: Bien, j'ai raconté mon histoire.

Le président: Je présume que cela couvre notre réunion. Je veux vous remercier tous du temps que vous nous avez accordé et d'avoir été présents pour cette longue journée. Je vous souhaite un bon retour, et je pense que le message a été entendu.

M. Luc Berthold: Je veux remercier tous les membres du Comité également, monsieur le président, car ils ont accepté de tenir cette réunion urgente. Nous sommes heureux d'avoir eu cette réunion de quatre heures. Je tiens seulement à le mentionner pour le compte rendu.

Le président: D'accord.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): À tous les employés, les traducteurs et tous les autres, merci. J'espère que vous n'aurez pas à travailler tard tous les soirs à cause de nous. Merci.

Le président: La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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