



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 004 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 16 mai 2006

—
Président

M. Gerry Ritz

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le mardi 16 mai 2006

• (0910)

[Traduction]

Le président (M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, PCC)): Mesdames et messieurs, bonjour et bienvenue à cette séance du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

Nous recevons ce matin MM. Bob Barss, Sinclair Harrison et Bernie Churko qui représentent la Farmer Rail Car Coalition et rempliront pour nous la première heure de notre réunion d'aujourd'hui.

Messieurs, vous pouvez commencer par un exposé de dix minutes.

Oh, monsieur Anderson, voulez-vous dire quelque chose?

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, PCC): Pardonnez-moi pour cette interruption.

Le comité a semblé manifester de l'intérêt pour le rapport de Transports Canada, et j'aimerais par conséquent le déposer au comité ce matin. J'ai ici une demi-douzaine d'exemplaires en anglais et une demi-douzaine en français, et je pourrais les faire remettre aux membres du comité si cela les intéresse.

Il s'agit du rapport de Transports Canada qui avait suscité l'intérêt de certains.

Le président: Très bien, je vous remercie, monsieur Anderson.

Monsieur Bellavance.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): D'abord, j'aimerais obtenir de l'information de la part du greffier concernant les prochaines séances qui porteront sur les protéines laitières, sujet sur lequel nous avons déjà entamé la discussion la semaine dernière. Il semblerait qu'on ait de la difficulté à convoquer certains témoins. Je veux donc m'assurer qu'on ne perde pas la trace de ce dossier et qu'on pourra en continuer l'étude le plus rapidement possible. Je voudrais savoir où on en est et à quelle séance on pourrait continuer l'étude de ce dossier.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie certes de votre question, monsieur Bellavance, vous avez parfaitement raison. Nous avons du mal à avoir des témoins de l'équipe qui représente le Canada à l'OMC compte tenu des échéances que nous avons à l'esprit. Tout le monde semble être pris à Genève ou alors s'employer à épauler l'équipe que nous avons là-bas.

Philippe pourra peut-être nous dire quand ces gens pourront se mettre à notre disposition.

[Français]

Le greffier du comité (M. Philippe Méla): Ce ne sera probablement pas cette semaine, car soit qu'ils sont à Genève, qu'ils sont absents ou qu'ils ne retournent pas les appels. Lorsqu'on appelle,

si on laisse un message et qu'ils ne rappellent pas, il est impossible de savoir s'ils sont là ou pas.

J'ai téléphoné au Tribunal canadien du commerce extérieur hier. Les gens du tribunal m'ont demandé de préciser avec exactitude ce qu'on attendait d'eux. On m'a donné comme raison que la décision qui a été rendue était suffisamment explicite en elle-même, qu'on ne pouvait pas demander à un juge de venir s'expliquer ou à un fonctionnaire de venir expliquer la position du juge. Donc, il faudrait expliciter un peu ce que vous attendez d'eux, mais il y a peu de chances qu'ils viennent.

L'Association des consommateurs du Canada ne répond pas. Les fonctionnaires du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire seraient prêts à envoyer une seule personne, M. Steve Verheul. C'est la seule personne qu'ils veulent envoyer, mais il se trouve à Genève.

M. André Bellavance: On pourra le recevoir pour parler de l'OMC, mais comme il est le négociateur en chef du Canada, il ne sera pas facile d'obtenir qu'il se présente devant nous. Cependant, je ne comprends pas qu'Agriculture et Agroalimentaire Canada n'ait qu'une seule personne à nous suggérer pour discuter des protéines laitières.

De plus, du côté du ministère du Commerce international, il pourrait y avoir des gens qui ne sont sûrement pas à Genève et qui pourraient venir nous parler de cette question dans son ensemble. Ce n'est pas un dossier qui date d'hier; il en question depuis un certain temps. Donc, il y a sûrement des fonctionnaires du ministère du Commerce international et de celui de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire qui pourraient venir nous en parler, même si le juge du Tribunal canadien du commerce extérieur ne se présente pas.

En ce qui concerne les consommateurs, on pourrait essayer d'avoir quelqu'un du Québec également. En fait, je pourrais travailler à cela, si vous voulez.

Le greffier: J'ai laissé un message hier à l'Agence des douanes, mais on n'a pas retourné mon appel. Je n'ai pas de moyen de coercition auprès des ministères. Je peux leur demander de me fournir des noms. Par contre, si on me répond qu'on n'en a pas, tout dépend de l'attitude du comité à cet égard. Le comité peut envoyer une lettre au ministre lui demandant que des fonctionnaires comparassent. C'est une façon de faire qui est assez à la mode en ce moment, parce que les fonctionnaires ne sont pas très chauds à l'idée de comparaître. Cela m'est arrivé ailleurs.

[Traduction]

Le président: Nous pourrions monter un peu la pression, André, et essayer de faire bouger un peu les choses. Nous avons pris un peu d'avance sur notre programme en passant à d'autres questions qui faisaient partie de nos huit secteurs principaux. Je sais que les huit dossiers principaux ne sont pas les mêmes pour tout le monde et nous allons assurément nous employer à mettre un peu la pression sur ces fonctionnaires afin qu'ils comparaissent devant nous à leur meilleure convenance.

À part cela, j'imagine qu'il y a une ou deux choses que nous pourrions également faire.

Monsieur Steckle, vous me reprendrez si je me trompe, mais nous pourrions également écrire au Président de la Chambre pour lui signaler que ces gens nous empêchent de faire des progrès et lui demander d'exercer à son tour des pressions par l'entremise des ministères. Nous pourrions donc également faire ce genre de choses.

Je pourrais également interpellier aujourd'hui même le ministre ou un des ministres et insister auprès d'eux afin qu'ils nous envoient quelqu'un, si cela vous convient.

[Français]

M. André Bellavance: Monsieur le président, je trouve cela étrange, même si le greffier nous dit que cela s'est produit à d'autres comités. Depuis 2001 — et d'autres députés plus expérimentés que moi pourraient le confirmer —, chaque fois que l'on a discuté d'un dossier, il a été relativement facile d'obtenir que des fonctionnaires des ministères concernés viennent témoigner devant nous. Je ne comprends ce qui se passe. On n'a pas à être très patients à cet égard.

[Traduction]

Le président: Parfait, nous allons donc continuer à travailler dans ce sens.

Oui, Philippe.

[Français]

Le greffier: Je peux vous assurer que je fais tous les efforts nécessaires.

M. André Bellavance: Je ne vous blâme pas.

Le greffier: Je vous fais part de la situation dans laquelle je me trouve. Je suis en peu entre le marteau et l'enclume. D'un côté, il y a vous qui essayez de faire venir des gens que vous avez absolument plein droit de faire venir et, d'un autre côté, il y a des gens qui me donnent des réponses évasives ou qui se disent prêts à n'envoyer qu'une seule personne, qui n'est pas là. C'est la réponse qui m'a été donnée hier par le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, pour ne citer que celui-là.

• (0915)

M. André Bellavance: Cela est insatisfaisant.

Que fait-on dans ce cas, monsieur le président? On peut exercer des pressions, mais de quelle façon peut-on le faire, concrètement? Que suggérez-vous que nous fassions?

[Traduction]

Le président: Ce que je vous suggère, c'est que je m'adresse personnellement aux ministres compétents pour leur demander pourquoi aucun fonctionnaire ne peut venir comparaître pour nous parler de cela. C'est le mieux que je puisse faire pour l'instant.

Nous n'avons appris que tard dans la journée qu'ils ne pourraient pas venir, de sorte que nous nous sommes démenés comme nous le pouvions pour pouvoir tirer néanmoins partie du créneau dont dispose le comité en mettant à l'ordre du jour l'un des autres dossiers

qui figurent au nombre de nos huit dossiers prioritaires. Nous avons donc procédé ainsi et je donne à notre greffier tout le mérite de la chose car il a fort bien patiné pour que nous puissions siéger aujourd'hui.

Nous allons continuer, vous pouvez me croire, à exercer des pressions sur ces gens pour les faire comparaître aussi rapidement que possible.

[Français]

M. André Bellavance: En terminant, je suggérerais que le comité, par votre entremise, rédige une lettre à l'intention des ministres afin de leur demander... On pourrait peut-être également faire des démarches auprès du ministère du Commerce international, où il doit y avoir des témoins.

[Traduction]

Le président: Une lettre à chacun des deux ministres, très bien, et je vais suivre votre bon conseil, monsieur Bellavance. Nous allons faire bouger les choses. Je vous remercie.

Monsieur Anderson.

M. David Anderson: Je pense que les choses iront plus rondement dès que nous serons nous aussi sur nos rails. Nous venons tout juste de commencer. La semaine dernière, nous avons trois greffiers différents qui essayaient de faire le boulot. Une fois que nous serons sur nos rails, je pense que les choses avanceront beaucoup plus rondement que cela n'a été le cas jusqu'à présent.

Le président: Je vous remercie.

Très bien, revenons donc à notre objet.

Monsieur Harrison.

M. Sinclair Harrison (président, Farmer Rail Car Coalition): Merci, monsieur le président.

Monsieur Ritz, messieurs les membres du comité, je m'appelle Sinclair Harrison et je suis le président de la Farmer Rail Car Coalition.

J'ai à mes côtés Bob Barss, membre du conseil de l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties, un organisme qui représente toutes les municipalités et tous les comtés de l'Alberta. Il est l'un des 17 membres du conseil d'administration de cette association. Nous avons pour l'ensemble des Prairies 17 organisations agricoles qui représentent bien plus de 90 p. 100 des producteurs agricoles de l'Ouest canadien.

Voici Bernie Churko, le président directeur général de la Farmer Rail Car Coalition.

Je voudrais remercier le comité d'avoir pris le temps d'écouter les préoccupations de la coalition suite aux annonces faites récemment par le gouvernement fédéral. Le gouvernement a en effet annoncé récemment aux producteurs agricoles de l'Ouest qu'il entendait conserver son parc de wagons-trémies et réduire les tarifs de fret dans le profil de ce que la FRCC avait elle-même découvert, c'est-à-dire que les producteurs payaient beaucoup trop pour l'entretien de ces wagons.

La FRCC a toujours dit, depuis le début, c'est-à-dire il y a plus de 10 ans, que les objectifs étaient au nombre de trois. Le premier consiste à garantir qu'il y ait un nombre suffisant de wagons-trémies qui puissent être utilisés en priorité pour le transport des céréales de l'Ouest. La deuxième priorité est de faire en sorte que ce parc de wagons-trémies soit remplacé de la façon aussi rapide et aussi pratique que possible par des wagons modernes et à la fine pointe, des wagons dont la charge utile et la capacité volumétrique soient plus élevées que ceux qui sont actuellement utilisés, et que ces wagons soient mis à la disposition des producteurs agricoles au prix le plus bas possible.

Suite à ce que le gouvernement fédéral a récemment annoncé, nous craignons beaucoup qu'on demande encore une fois aux producteurs agricoles de l'Ouest canadien de payer le prix fort pour une décision prise sans que tout les faits pertinents ne soient connus. Comme nous l'avons dit dans notre lettre du 15 mai, que j'ai fait remettre dans les deux langues officielles au greffier du comité, il restait encore trois questions fondamentales sans réponse à l'issue de la dernière ronde d'audiences tenues par les comités de l'agriculture et des transports, devant lesquels nous sommes allés témoigner l'an dernier.

Je vais rapidement en faire le survol.

La première crainte concerne le coût de l'entretien des wagons. Lorsque la FRCC a préparé son plan d'affaires, elle voulait avoir la certitude que les wagons bénéficieraient d'un entretien adéquat au coût le plus faible possible. Nous avons examiné les modèles d'entretien en usage dans toute l'Amérique du Nord et nous en avons conclu qu'il devrait en coûter environ 1 500 \$ par an pour assurer l'entretien d'un wagon-trémie d'un âge comparable qui assure le transport de marchandises non corrosives comme les céréales. Nous avons également acquis la conviction que les producteurs agricoles de l'Ouest payaient, avec la formule du plafond de revenu, beaucoup trop cher pour l'entretien de ces wagons-trémies. Nous avons donc demandé à Transports Canada, dans un premier temps, de calculer ce que représentait, dans le plafond de revenu, le coût de l'entretien des wagons-trémies et, ensuite, nous lui avons demandé de déterminer ce que les compagnies de chemin de fer dépensaient en réalité.

Même si ces chiffres varient d'une année sur l'autre étant donné que les quantités de céréales acheminées dépendent de l'abondance relative de la récolte, pour l'année en question, l'Office des transports du Canada a calculé qu'en 2004, la fraction du plafond de revenu associée à l'entretien du parc de wagons fédéral s'établissait à 4 329 \$ par wagon et par an. Je répète, 4 329 \$ par wagon et par an. Fort de cette donnée qui a été publiée par *The Western Producer*, l'Office des transports du Canada a conclu que les dépenses réelles des compagnies de chemin de fer, majorées de 58 p. 100 pour les frais généraux, avaient été de 1 686 \$ par wagon et par an.

C'est ce document que M. Anderson a déposé ce matin et j'imagine que comme il est maintenant entre les mains du comité, il est également dans le domaine public.

Cela veut dire que cette année-là, les producteurs agricoles ont payé plus de 47 millions de dollars de plus qu'ils n'auraient dû, et cela rien que pour le parc de wagons fédéral. Lorsque je parle du parc fédéral, je fais référence à la définition que donne la loi, et qui regroupe les wagons du gouvernement fédéral, ceux du gouvernement de la Saskatchewan, ceux du gouvernement de l'Alberta et ceux de la Commission du blé. Il s'agit donc d'un trop-payé de 47 millions de dollars par rapport à ce que les producteurs agricoles de l'Ouest canadien auraient dû normalement payer.

● (0920)

Si on extrapole ce ratio où 8 000 et quelque wagons-trémies appartenant aux compagnies de chemin de fer ou loués par celles-ci pour assurer le transport des céréales, il faut ajouter à cela 21 millions de dollars de plus. Le parc fédéral représente 18 000 wagons et les compagnies de chemin de fer en mettent 8 000 autres à disposition. Nous partons du principe que les mêmes chiffres valent pour les wagons mis à disposition par les compagnies de chemin de fer, ce qui nous amène donc à 21 millions de dollars. Cela dure depuis des années. C'est pour cette raison que la FRCC estime que le Bureau du vérificateur général devrait se saisir de ce dossier, et nous vous demandons d'appuyer notre demande dans ce sens.

À sa décharge, le gouvernement a pris connaissance de cet argument et, dans l'annonce qu'il a faite récemment, il a donné l'assurance qu'il allait mettre un terme à cette surfacturation, au moins dans le cas des wagons fédéraux, et que les producteurs agricoles pouvaient s'attendre à une diminution du plafond de revenus d'environ 2 \$ la tonne. Nous tenons à féliciter le gouvernement d'apporter cette modification à la loi.

Notre deuxième sujet de préoccupation concerne le programme d'entretien. Une deuxième question toujours sans réponse consiste à savoir si l'entretien de ces wagons a été effectué dans les règles. La FRCC reçoit sans cesse des informations à ce sujet, surtout en ce qui concerne les trappes et les capots — et pour ceux d'entre vous qui ignorent ce dont il s'agit, c'est la trappe qu'on ouvre pour vider le wagon par le bas. La trappe s'ouvre et se ferme. Le capot se trouve sur le toit du wagon et il est extrêmement important pour l'égalisation de la charge. Ces trappes et ces capots sont-ils bien entretenus? Nous avons conclu que non. En fait, un rapport reposant sur un échantillon de 458 wagons faisait le constat que près de 75 p. 100 des wagons n'étaient pas en état d'être chargés au moment de leur inspection. Dans les cas de ce genre, les exploitants de silos ou les producteurs, lorsqu'ils font le chargement des wagons, doivent utiliser du ruban adhésif, du silicone, tout ce à quoi ils peuvent penser pour sceller l'ouverture du wagon. Cela, c'est inacceptable.

Ce que nous avons nous-mêmes pu observer nous a amenés à penser que ce programme d'entretien obligatoire n'était pas respecté. D'ailleurs, un programme d'entretien différé était même en vigueur. À notre demande, Transports Canada a engagé QGI, un cabinet d'experts-conseils spécialisés dans les inspections de wagons, pour vérifier 1 000 environ des 12 000 wagons du gouvernement fédéral, ce qui est un échantillon représentatif. À notre avis, le rapport confidentiel de QGI confirme les constats de la FRCC quant à la fréquence à laquelle l'entretien normal était ainsi retardé.

Les montants sont cités dans le rapport et sont également entre les mains de Transports Canada. Je le répète, peut-être le comité devrait-il en avoir connaissance. Le montant associé aux réparations à effectuer aux wagons, Transports Canada et la FRCC en conviennent tous les deux, représente 35 millions de dollars de travaux qui n'ont pas été effectués mais qui ont pourtant été payés.

Cela étant, pourquoi le gouvernement fédéral devrait-il récompenser les compagnies de chemin de fer en leur accordant un nouveau contrat d'entretien malgré ces résultats aussi consternants? Les gars, il y a dans les Prairies plus de 12 compagnies privées spécialisées dans l'entretien des wagons qui seraient parfaitement capables de faire ce genre de travail. Il est très simple d'installer des voies vers un atelier, comme on l'a fait cette année à Ogema et à Rocanville, en Saskatchewan, précisément pour pouvoir réparer les wagons. Nous demandons donc que le comité se penche sur cette question.

Notre troisième sujet de préoccupation concerne l'incidence du plan de la FRCC sur le plafond de revenu. Un dernier sujet de préoccupation dont il a été question lors des audiences concernait l'éventualité que le plan de la Farmer Rail Car Coalition puisse entraîner une augmentation du plafond de revenu. Mais la FRCC a toujours soutenu que la mise en oeuvre de son plan se traduirait par une légère diminution du plafond de revenu. À notre demande, Transports Canada a demandé à l'Office des transports du Canada d'élaborer une méthodologie permettant de déterminer en quoi un plan semblable à celui de la FRCC pourrait influencer sur le plafond de revenu, au cas où le projet de loi C-44 serait promulgué — il s'agissait du projet de loi sur les transports qui avait été déposé par l'ancien gouvernement.

Cette étude a été effectuée en consultation avec les compagnies ferroviaires, la Western Grain Elevator Association, la Inland Terminal Association, ainsi que de nombreuses organisations agricoles de l'Ouest canadien, de sorte que tous ceux qui étaient à la table ont pu participer à l'étude. Cette étude confidentielle a été bouclée le 28 octobre 2005, et nous pensons qu'elle corrobore la thèse de la FRCC. Ce rapport est ici, il est entre les mains de Transports Canada, et encore une fois, nous préconisons qu'il soit déposé au comité.

• (0925)

En ce qui concerne le remplacement des wagons, ce qui nous inquiète le plus dans l'annonce faite dernièrement par le gouvernement, c'est la stratégie de remplacement des wagons-trémies. Même si le communiqué de presse ne disait rien à ce sujet, il faisait néanmoins dire à Transports Canada que les compagnies de chemin de fer assureraient le remplacement des wagons-trémies en fonction de leurs propres échéanciers.

Selon nos calculs et ceux des compagnies ferroviaires, les tarifs de fret payés par les producteurs agricoles devraient augmenter de 4 à 5 \$ la tonne pour financer l'achat des nouveaux wagons-trémies. Vous vous souvenez sans doute que dans sa déclaration, le ministre avait parlé d'une baisse de 2 \$ du plafond de revenu. Si nous confions aux compagnies ferroviaires le soin de remplacer les wagons, cela coûterait entre 4 et 5 \$, de sorte que si on tient compte de la réduction prévue pour l'entretien dont parle le projet de loi ainsi que du surcoût nécessaire pour l'achat de nouveaux wagons, les producteurs paieraient à long terme entre 2 et 3 \$ la tonne de plus pour acheminer leur production.

Il y aurait plus de parcs de wagons-trémies affectés exclusivement au transport des céréales de l'Ouest. Une fois que ces wagons appartiendront aux compagnies ferroviaires, ce sont elles qui décideront à quoi ils serviront, et ce ne sera pas nécessairement au transport exclusif des céréales de l'Ouest. Nous en reviendrions donc à la même situation que celle qui avait fait que le gouvernement en avait fait l'acquisition en 1972. Cette situation était inacceptable en 1972 et elle sera encore une fois inacceptable pour les producteurs agricoles.

Tout cela nous donne l'intime conviction que la décision dont le gouvernement a fait l'annonce est contraire aux meilleurs intérêts des producteurs agricoles. Elle ne garantira pas la disponibilité à long terme de wagons-trémies affectés exclusivement au transport des céréales de l'Ouest, avec pour résultat, à long terme, une augmentation des coûts pour les producteurs agricoles. Cela dit, je dois quand même nuancer ce constat, en ce sens que nous avons été un peu interloqués, d'entendre, vendredi dernier, sur les ondes de CJME Regina, un reportage selon lequel le gouvernement allait assurer le remplacement du parc. C'est une bonne nouvelle. Si ce remplacement se fait selon un échéancier serré, la crainte principale

que nous a inspirée la décision récente du gouvernement, cela ferait disparaître la principale crainte que nous avait inspirée la décision récente du gouvernement.

Ainsi donc, notre principal sujet de préoccupation est le remplacement des wagons. Si le gouvernement investissait de 1,1 à 1,3 milliard de dollars pour acheter de nouveaux wagons-trémies de dernière génération, cela serait bien accueilli par les producteurs agricoles et les craintes que la décision initiale nous avons inspirées n'auraient plus de raison d'être.

Je vous remercie pour votre patience. Nous sommes impatients de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Harrison.

Monsieur Barss, monsieur Churko, vous avez quelque chose à ajouter à cela?

Merci, messieurs.

Nous allons donc passer aux questions en commençant par un premier tour de cinq minutes d'intervention par personne, si cela vous convient. Nous avons perdu quelques minutes au début de la réunion.

Monsieur Steckle.

M. Paul Steckle (Huron—Bruce, Lib.): Merci beaucoup messieurs d'être venus témoigner.

Je sais que vous avez déjà comparu plusieurs fois devant le comité, et que nous vous avons déjà interrogés sur certaines de ces questions. Mais si nous sommes réunis ici aujourd'hui, c'est évidemment parce que l'actuel gouvernement a fait volte-face en ce qui concerne la décision de confier le parc ferroviaire à la Farm Rail Car Coalition pour le long terme. C'était la proposition qui avait été faite en novembre dernier, une proposition que le gouvernement avait acceptée à l'époque. Mais maintenant, il y a eu ce revirement de politique.

Vous dites que votre principal sujet de préoccupation est le remplacement des wagons. Vous pourriez peut-être nous donner une idée de ce que cela pourrait coûter, étant donné que ces coûts ne figuraient pas dans le budget qui vient d'être adopté. Quand pouvons-nous nous attendre à devoir remplacer ces wagons?

En outre, j'aimerais savoir ce que les membres de votre coalition pensent de la décision prise par le gouvernement, étant donné que, à n'en pas douter, vous avez probablement fait certaines choses pour faire valoir en partie la nécessité, pour vous, de prendre les devants et de faire vôtre ce dossier? Où en êtes-vous donc maintenant?

• (0930)

M. Sinclair Harrison: Merci de votre question.

Je crois que nous sommes tous ici pour aider les agriculteurs de l'Ouest du Canada. En dernière analyse, c'est notre objectif ultime. Nous voulons en venir à la meilleure solution. Si nous pouvons régler la question de la propriété dans le plan de la FRCC — comme je l'ai indiqué, c'est un passif de 1,2 à 1,3 milliard de dollars — nous pourrions utiliser les économies que nous ferons sur l'entretien pour remplacer les wagons. C'est ainsi que les revenus peuvent rester statiques.

Pour ce qui est du moment où ces wagons doivent être remplacés, selon les règles nord-américaines, les premiers wagons, qui ont été construits et achetés par le gouvernement fédéral en 1972, devront être remplacés en 2011 et 2012. Ce sont des échéances fermes qui ne peuvent être repoussées et qui se rapprochent de plus en plus. Peu importe qui est propriétaire ou responsable du parc, il faudra faire face à cette échéance.

La durée de vie des wagons achetés en 1972 et 1973 est de vie de 40 ans, selon les règles. Parce que les autres ont subi des changements structurels, leur vie utile est de 50 ans. Il y a donc une période de dix ans entre le remplacement des premiers wagons et le reste du parc.

Bernie, aimeriez-vous ajouter quelque chose?

M. Bernie Churko (PDG, Farmer Rail Car Coalition): J'ajouterais seulement que les wagons en aluminium, qui en théorie ont une vie utile un peu plus longue, sont devenus désuets pour deux raisons, parce que leur capacité est inférieure et parce qu'on n'a pas su régler certains problèmes d'entretien. Il faudrait donc faire des investissements considérables pour les améliorer ou les mettre à la ferraille. Il est donc encore plus urgent de s'occuper des wagons en aluminium que des wagons d'acier qui, eux, doivent être remplacés en 2011.

En ce qui concerne les besoins, il faut tenir compte de deux choses. Il y a d'abord la durée technique d'un wagon. Selon les règles de l' Association of American Railroads, certains wagons ont une durée de 40 ans et d'autres, de 50 ans, mais il faut aussi tenir compte de la désuétude.

Tous ces wagons pèsent 263 000 livres, ce qui n'est plus la capacité moderne. Une étude a été menée récemment sur cette question. En 2003, le parc américain, dans une proportion de 37 p.100, avait été modernisé. D'ici 2010, 60 p. 100 du parc de la Union Pacific devraient être constitués de wagons ayant le nouveau poids et, pour BNSF, c'est 50 p. 100. Cela représente un avantage concurrentiel d'environ 10 p. 100.

M. Ray Foot, vice-président adjoint aux céréales chez CP a déjà laissé entendre que son entreprise pourrait transporter 25 p. 100 de plus de marchandises avec des wagons modernes. C'est donc une question qui va au-delà de la simple durée de vie des wagons et qui touche la compétitivité.

Par conséquent, s'agissant de besoins, il faut bien sûr des wagons qui ont la durée de vie prévue par les règles, mais aussi, et c'est très important pour les agriculteurs, un parc moderne qui nous permette d'être concurrentiels.

M. Paul Steckle: Vous dites qu'on vous a demandé 35 millions de dollars pour des travaux d'entretien qui n'ont pas été faits. D'après votre déclaration de ce matin, les agriculteurs ont payé 35 millions de dollars pour du travail qui n'a jamais été fait.

De qui va-t-on récupérer cet argent? Des sociétés ferroviaires? Que s'est-il passé? Manifestement, quand il y a omission ou défaut de faire quelque chose, on doit prendre des correctifs. Quelles mesures proposez-vous?

M. Sinclair Harrison: Comme je l'ai déjà indiqué, nous aimerions que la vérificatrice générale se penche sur ce dossier. Il faut qu'un organisme respecté et indépendant détermine d'abord pourquoi ces 35 millions de dollars n'ont pas été dépensés et, deuxièmement, pourquoi on a demandé aux agriculteurs de l'Ouest du Canada trois fois ce que l'entretien coûtait. En demandant 1 500 \$ par wagon, on aurait pu assurer l'entretien de tous les wagons sans réclamer aux agriculteurs 35 millions de dollars de plus. Il y a donc deux questions auxquelles il faut trouver réponse: pourquoi on a dépensé trois fois plus que ce que cela aurait dû coûter et pourquoi y a-t-il un manque à gagner de 35 millions de dollars.

• (0935)

Le président: Merci, monsieur Steckle.

Monsieur Bellavance, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. André Bellavance: Merci de votre témoignage. Dans la lettre que vous avez envoyée au comité, monsieur Harrison, vous faites part de votre déception face à la décision du gouvernement de changer la décision du précédent gouvernement en ce qui concerne la possibilité de céder les wagons-trémies. Vous dites que les agriculteurs devront bien saisir ce que signifient pour eux les répercussions de cette décision à court et à long terme. C'est un peu ce que vous avez essayé de nous expliquer tout à l'heure. J'aimerais avoir plus de précisions sur ce que cette décision du gouvernement peut apporter de façon concrète.

Nous savons que lorsque le gouvernement a cédé les aéroports et les ports, il y a eu une dégradation de ces équipements. Cette dégradation était due au fait que le gouvernement ne s'en occupait plus. Cela n'a pas profité à la communauté.

Dans le cas présent, je me demandais quelle était la différence et s'il n'y avait pas une inquiétude chez les agriculteurs que le gouvernement cède les wagons-trémies et que la désuétude s'installe dans ce dossier.

[Traduction]

M. Sinclair Harrison: Nous avons examiné la cession des aéroports à des organismes à but non lucratif, ce que nous préconisons dans notre cas.

Au sujet de l'intégrité des wagons, nous sommes les utilisateurs de ces wagons. Une étude de la Commission des grains a démontré que les céréales perdues par suite du mauvais état des wagons servant à l'exportation entraînent des pertes de 10 millions de dollars.

Il est extrêmement important pour les agriculteurs de l'Ouest du Canada que ces wagons soient bien entretenus. C'est dans notre intérêt, parce que ce sont nos céréales qu'on exporte dans ces wagons. C'est inhérent à notre plan d'entreprise et à notre plan d'entretien. Nous avons demandé à AllTranstek, une entreprise de Chicago qui entretient déjà 100 000 wagons, de nous aider à assurer cet entretien. Nous comptons aussi donner des contrats à des entreprises privées pour l'entretien des ateliers et des voies ferrées. Les sociétés de chemin de fer pourraient offrir leurs services. Il y aurait tout simplement un appel d'offres.

Il est dans l'intérêt de tous, pour la sécurité des wagons, pour la sécurité du public qui voyage et pour le bon transport des céréales, que ces wagons soient bien entretenus.

Ai-je répondu à votre question?

[Français]

Mme Claude DeBellefeuille (Beauharnois—Salaberry, BQ): Bonjour.

J'aimerais que vous m'expliquiez comment une compagnie privée peut arriver à des coûts inférieurs à ceux d'une compagnie ferroviaire, pour l'entretien des wagons. D'où viennent les économies?

[Traduction]

M. Sinclair Harrison: À l'heure actuelle, ce sont les sociétés ferroviaires qui ont le monopole de l'entretien. Nous proposons la création d'un régime commercial prévoyant les appels d'offres et une concurrence, ce qui, comme on l'a vu dans le passé, pourrait entraîner une baisse des prix.

Nous fondons nos données sur le marché nord-américain. Nous avons parlé de l'entretien des wagons avec d'autres propriétaires. Nous n'avons pas choisi le chiffre de 1 500 \$ par wagon par an au hasard; notre étude le confirme. Nous sommes convaincus qu'en nous adressant au marché, qu'en étant solides mais assez souples pour agir rapidement et avec un appel d'offres concurrentiel, nous pouvons assurer l'entretien des wagons pour cette somme.

Voulez-vous ajouter quelque chose, Bernie?

M. Bernie Churko: D'après nos recherches, nous sommes convaincus que, avec notre plan d'entreprise, nous pourrions assurer l'entretien à long terme des wagons pour environ 1 500 \$ chacun par an. Des preuves recueillies dans tout le secteur le confirment. Nous ignorons si les sociétés ferroviaires pourraient en faire autant pour la même somme ou pour moins, parce qu'elles n'ont jamais voulu nous donner accès à leurs données. Nous avons un rapport qui porte sur une année en particulier. Il est fort possible que les sociétés ferroviaires puissent en faire autant à un coût moindre, mais nous n'avons pas les données qui nous permettraient de le confirmer ou de le réfuter.

● (0940)

M. Sinclair Harrison: J'ajouterais que le gouvernement du Canada est propriétaire de ces wagons. Il me semble qu'il pourrait s'adresser aux sociétés ferroviaires pour obtenir des informations sur l'entretien de ces wagons. Quand vous allez chez le garagiste pour savoir ce qu'il a fait pour l'entretien de votre automobile, il vous dressera la liste de tout ce qui a été fait. Or, les gouvernements du Canada, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont voulu savoir comment avaient été dépensées les sommes consacrées à l'entretien des wagons, mais se sont fait répondre qu'il n'y avait pas de dossier là-dessus.

Comment peut-on diriger une entreprise de la taille de CP ou de CN sans données précises sur l'entretien? Voilà la question que nous vous posons. On trouve une réponse partielle dans ce rapport, et c'est pourquoi nous estimons que le bureau de la vérificatrice générale est l'organisme qui est le mieux en mesure d'examiner cette question et de recueillir les faits. Nous en profiterions tous.

Le président: Merci.

Monsieur Atamanenko, vous avez cinq minutes.

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPJ): Merci beaucoup d'être venu comparaître, messieurs.

Je m'intéresse à ce dossier depuis un certain temps. Mon parti appuie l'idée de demander à la vérificatrice générale d'enquêter sur ce qui semble être un usage abusif de fonds. Nous espérons ainsi avoir des réponses à nos questions.

Ce que nous souhaitons, c'est la solution la meilleure pour les agriculteurs et la moins coûteuse pour les contribuables.

Voici ma question: d'après vos calculs, si j'ai bien compris, si la FRCC devient propriétaire de ces wagons, elle pourra faire l'entretien pour environ 1 500 \$ par wagon annuellement. Cela pourrait aussi aider nos localités rurales qui pourraient obtenir des contrats d'entretien. Je tenais à le préciser.

Si les wagons doivent être remplacés, il est évident que cela est la priorité absolue. Si c'est le gouvernement qui est propriétaire des wagons, c'est à lui qu'il incombe, et aux contribuables, de remplacer les wagons. Du moins, c'est ainsi que je vois la chose. Si la coalition devient propriétaire de ces wagons, où trouvera-t-elle l'argent pour remplacer ces wagons? Cela coûtera plus de 1 million de dollars et devra être fait d'ici 2011, comme vous l'avez mentionnée, je crois.

Je conviens que les agriculteurs sont les mieux en mesure de déterminer leur destinée et celle des wagons, qu'ils sauront assurer l'entretien des wagons et qu'ils ne permettront pas aux sociétés ferroviaires de négliger l'entretien pour accroître leur profit. Mais qui achètera les nouveaux wagons? Cela coûtera-t-il beaucoup aux agriculteurs? Voilà les questions que je me pose.

Ce dossier suscite des préoccupations. Il serait important de mener une enquête. Si on constate qu'on a fait un usage abusif des fonds, j'ose croire que les sociétés ferroviaires rembourseront aux agriculteurs les millions de dollars qu'elles leur ont demandé en trop. Je suppose que cette somme pourrait servir à l'achat de nouveaux wagons, mais il est certain que le remplacement des wagons est prioritaire. Qui paiera? Je m'arrête ici.

M. Sinclair Harrison: Merci de la question.

La plupart des réponses à vos questions se trouvent dans ce document, qui décrit la façon dont notre plan s'appliquerait au plafond de revenu. Essentiellement, selon notre plan, les 3 000 \$ par wagon que paient en trop les agriculteurs à l'heure actuelle seraient versés dans un fonds de réserve de la FRCC. Avec cet argent, nous pourrions acheter de nouveaux wagons au besoin.

Le gouvernement a annoncé sa décision. Peut-être faudrait-il en discuter davantage et en plus de détail. Comme nous l'avons indiqué dans notre exposé, si le plafond de revenu est abaissé, comme l'a indiqué le ministre, et si le gouvernement fédéral remplace les wagons désuets, et si l'entretien est fait dans le cadre d'un régime concurrentiel et est contrôlé étroitement, ce serait la solution idéale pour les agriculteurs de l'Ouest du Canada. Nous pouvons accepter la décision que vient de prendre le gouvernement en place et l'adapter, moyennant quelques modifications, pour qu'elle soit avantageuse pour tous. Mais si le gouvernement décide de ne pas remplacer les wagons et s'en remet aux sociétés ferroviaires, nos préoccupations demeureront. Les sociétés ferroviaires seront propriétaires du parc et en assureront l'entretien, mais ce sont les agriculteurs qui en feront les frais.

● (0945)

M. Alex Atamanenko: Puis-je poursuivre dans le même ordre d'idées?

Le président: Oui, très brièvement, Alex.

M. Alex Atamanenko: Donc, depuis 1992, les agriculteurs paient chaque année 4 329 \$ par wagon pour l'entretien?

M. Sinclair Harrison: C'est ce que les agriculteurs ont versé en une année, 4 329 \$.

M. Alex Atamanenko: En 2004.

M. Sinclair Harrison: C'est exact.

M. Alex Atamanenko: Et l'on présume que c'est à peu près...

M. Sinclair Harrison: C'est ce que nous voudrions que la vérificatrice générale détermine, si c'est ce qui a été véritablement payé pour l'entretien.

M. Alex Atamanenko: Le gouvernement a dit vouloir abaisser le plafond de revenu afin que les agriculteurs paient moins et vous dites que la différence, de 3 000 \$, servirait à l'achat de nouveaux wagons. Cela signifie-t-il que les agriculteurs continueraient de payer 4 300 \$ aux termes du plan de la FRCC? Je vois mal comment...

M. Sinclair Harrison: Il faut pas mêler les deux plans. Le plan de la FRCC, qui est complet, figure dans ce document et, quand le document sera rendu public, vous verrez ce qui est prévu pour le plafond de revenu.

Le ministre, lui, a annoncé que le gouvernement fédéral resterait propriétaire. Ce qui n'est pas clair, c'est de savoir qui achètera les nouveaux wagons.

Dès 2011, quelqu'un devra commencer à remplacer les wagons. Nous estimons que la meilleure situation, serait celle où le gouvernement fédéral achèterait les nouveaux wagons, donnerait des contrats pour l'entretien et surveillerait de près l'entretien. Nous sommes disposés à collaborer avec le gouvernement pour peaufiner cette proposition.

Le président: Merci.

Allez-y, Bernie.

M. Bernie Churko: Permettez-moi de résumer les trois options qui s'offrent à nous. Ce qui s'avère le moins coûteux pour les agriculteurs, ce serait que les wagons continuent d'appartenir... Je reprends. Le gouvernement a réglé ou réglera la question cruciale du coût excessif d'entretien dans la loi; ce problème semble donc réglé.

Le gouvernement du Canada pourrait remplacer les wagons, et c'est ce qui coûterait le moins cher aux agriculteurs. Ce serait la solution la plus coûteuse pour les contribuables mais la moins coûteuse pour les agriculteurs.

Le plan de la FRCC est probablement la solution de compromis, en ce sens qu'il nous faudrait exiger des frais de location aux agriculteurs pour nous assurer un certain revenu. Ce serait plus coûteux que la première option. Les coûts seraient moindres pour les contribuables et cela présenterait certains avantages pour la communauté agricole.

La solution la plus coûteuse serait celle où les sociétés ferroviaires seraient responsables de l'entretien, comme nous l'avons indiqué dans nos remarques liminaires. Encore une fois, je peux citer Ray Foot qui, dans un discours qu'il a prononcé en 2001 devant la Canadian Canola Growers Association, a indiqué qu'il en coûterait 4,57 \$ de plus par tonne si les sociétés ferroviaires remplaceraient les wagons. Cela compense amplement les deux dollars qu'on pourrait économiser.

Il y a donc trois options. La nôtre est en quelque sorte un compromis. Si nous devons exiger un loyer, ce que nous devons faire inévitablement pour assumer nos coûts, il en coûtera un peu plus aux agriculteurs.

Le président: Merci.

Monsieur Bezan, vous avez cinq minutes.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Merci, monsieur le président.

Bonjour, messieurs.

J'aimerais d'abord corriger l'une de vos affirmations. Lors de votre dernière comparution, monsieur Harrison, vous nous avez dit que votre association représentait 90 p. 100 des agriculteurs. Moi, je peux vous dire que, dans ma circonscription, environ 10 p. 100 des agriculteurs connaissent votre coalition. Les autres 90 p. 100 n'ont pas la moindre idée de qui vous êtes et de ce que vous faites. Quand le gouvernement a décidé de ne pas céder les wagons à la FRCC, personne n'est venu s'en plaindre à moi. Au contraire, les agriculteurs qui n'en ont parlé m'ont dit que c'était la bonne décision.

Je représente une circonscription agricole de l'Ouest. Je suis moi-même agriculteur et vos propos ne correspondent pas à ce que me disent les producteurs agricoles sur le terrain.

Je comprends ce que vous dites à propos du coût de l'entretien. En effet, j'estime que le plafond était trop élevé et que l'entretien des

wagons n'était pas ce qu'il aurait dû être, compte tenu des sommes qui étaient versées pour l'entretien.

Je vois dans cette lettre que l'OTC a évalué ce plafond à 1 700 \$ environ, en comparaison à 1 500 \$. Or, nous savons que les wagons sont en mauvais état et qu'il faudra au moins 35 millions de dollars pour les réparer. Comment pouvez-vous affirmer pouvoir entretenir les wagons avec une somme de 1 500 \$ sachant que les sociétés ferroviaires ont consacré 1 700 \$ chaque année à l'entretien de chaque wagon et que ces wagons ne sont toujours pas en bon état?

M. Sinclair Harrison: Pour commencer, nous doutons qu'elles aient dépensé 1 700 \$. À la page 3 du rapport, le coût direct réel pour les pièces et la main-d'oeuvre par wagon étaient de 1 083 \$. C'est cela que coûte l'entretien.

Le chiffre donné à la première page — 1 680 \$ — tient compte de tous les frais d'administration du système ferroviaire — la prime versée au président et au PDG, tout est inclus. Ce que nous voulons donc dire, c'est que nos frais d'administration ne vont jamais être de 700 \$ par wagon. Notre chiffre de 1 500 \$ est à notre avis très comparable au leur, même si les chemins de fer affirment dépenser 1 700 \$. Par contre, ils ont beaucoup plus de frais d'administration que nous n'aurions nous.

• (0950)

M. James Bezan: Vous n'arrêtez pas de citer le rapport, et vous nous dites souhaiter qu'il soit déposé. Pouvons-nous faire déposer ce rapport?

Nous avons la lettre, mais c'est vous qui avez le rapport intégral.

M. Sinclair Harrison: C'est le même rapport.

M. James Bezan: C'est le rapport intégral? Très bien.

Avez-vous un autre rapport ici ou n'avez-vous que celui-là?

M. Sinclair Harrison: Non, j'en ai trois.

M. James Bezan: Est-ce qu'ils ont tous les trois été remis au comité?

M. Sinclair Harrison: Non, ces deux-ci sont entre les mains de Transports Canada.

Celui-ci est l'étude de ce qu'il adviendrait du plafond de revenu si un plan comme celui de la FRCC était mis en oeuvre pour les wagons.

Le second rapport, qui est toujours confidentiel, est le rapport d'inspection des wagons établi par QGI. C'est le rapport de 35 millions de dollars, en quelque sorte. Il montre qu'il y en a pour 35 millions de dollars de travaux d'entretien qui n'ont pas été effectués sur les wagons du parc fédéral.

M. James Bezan: Je pense que ces deux rapports qui n'ont pas été remis au comité sont importants pour nous dans le cadre de cette étude. Je vais demander à ce qu'ils soient déposés, monsieur le président.

M. Sinclair Harrison: J'aimerais répondre à ce que vous avez dit au sujet des producteurs agricoles de votre circonscription. J'imagine que le fait que l'annonce ne parlait pas du remplacement du parc et ne disait pas qui allait... Personne n'en sait rien. À mon avis, c'est l'une des choses qui devraient être dites clairement aux producteurs agricoles. Je suis un peu comme vous. Cette annonce exige des éclaircissements.

Le président: Pouvons-nous demander le dépôt de ces rapports?

M. James Bezan: En fait, M. Harrison les a entre les mains. C'est à lui de savoir s'il veut nous en faire part ou non, ou encore s'il est en mesure de le faire.

Le président: Quand...

M. James Bezan: Je vais demander à M. Harrison de déposer ces rapports afin que le comité ait le loisir d'en prendre connaissance et de prendre les bonnes décisions suite à nos discussions. Ce n'est pas la première fois que le problème se pose. Lorsque vous êtes venus nous voir avec votre plan d'affaires, vous ne vouliez pas le rendre public, de sorte que là encore, les membres du comité étaient dans le noir et n'étaient pas au courant de toutes les questions ce dont vous êtes venus nous parler.

M. Sinclair Harrison: Ces rapports ont été préparés après le 9 mars 2005 lors de négociations avec Transports Canada. Nous avons signé un accord de confidentialité. Ces rapports ont été composés à la demande de Transports Canada. Ils sont donc entre les mains de ce ministère mais qui vous est subordonné. Ce n'est donc pas à nous à vous les remettre. Mais laissez-moi vous dire que vous savez fort bien où vous pourrez vous les procurer.

Le président: Vous avez eu votre réponse, monsieur Bezan.

Y a-t-il encore l'une ou l'autre petite question? Trente secondes.

M. James Bezan: Lorsque vous étiez là à la table en train de parler du coût de l'entretien et de la façon dont vous, à la FRCC, alliez pouvoir réduire ce coût, qu'est-ce qui vous permettait de dire que vous alliez pouvoir réduire ces coûts mieux que les compagnies de chemin de fer qui pourtant font ce genre de choses depuis 25 ans?

M. Sinclair Harrison: J'ai déjà fait mention d'une entreprise qui s'appelle AllTranstek, de Chicago. Nous avons cherché dans tout le marché nord américain. Cette entreprise s'occupe de l'entretien de 100 000 wagons. Elle a toutes les connaissances d'experts nécessaires et peut entretenir une vaste gamme de wagons. Nous croyons donc avoir la capacité et les ressources humaines pour gérer le parc de wagons pour 1 500 \$ chacun annuellement.

Bernie?

M. Bernie Churko: J'allais simplement ajouter que nous avons fait des recherches dans tout le marché nord américain, M. Bezan, et que nous sommes convaincus de la justesse du chiffre que nous avançons. Nous avons consulté une demi-douzaine d'entreprises. N'oubliez pas qu'environ 60 % des wagons appartiennent à des entreprises privées en Amérique du Nord. L'entretien du parc par l'entreprise n'est donc pas quelque chose de nouveau. Nous avons consulté de petits propriétaires et de grands propriétaires, et une demi-douzaine de spécialistes sont venus à nos bureaux et ont consacré des semaines à évaluer le coût de chaque élément du programme d'entretien. Nous sommes convaincus de pouvoir le faire pour 1 500 \$ environ. Pour ce qui est de savoir si le chiffre donné par les entreprises ferroviaires est juste, nous ne pouvons en juger car, je le répète, nous n'avons pas accès à leurs données.

Le président: Merci, monsieur Churko.

M. Boshcoff, vous avez cinq minutes.

M. Ken Boshcoff (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): Merci, monsieur le Président.

J'aimerais d'abord avoir une précision. La décision qui a été annoncée ne semble pas très claire et son interprétation semble dépendre de ce qu'on a entendu à la radio la semaine dernière. Qu'avez-vous entendu et qui vous l'a dit? Est-ce que le ministre lui-même? Est-ce qu'il s'agit simplement de oui-dire ou d'une nouvelle dont la source est crédible?

• (0955)

M. Sinclair Harrison: Comme vous, j'écoute la radio, mais c'est au gouvernement d'indiquer s'il a l'intention de remplacer les

wagons. Peut ce qu'on dit à la radio. Il est dans l'intérêt de tous, de tous les groupes représentés ici, que le gouvernement précise ce qu'il a annoncé le 4 mai et nous dise ce qu'il compte faire concernant le remplacement des wagons. Les choses seraient alors claires.

M. Ken Boshcoff: Vous êtes convaincu qu'il faut un programme particulier pour les wagons trémies, n'est-ce pas? Tout le monde devrait s'entendre sur ce postulat?

M. Sinclair Harrison: Les premiers wagons ont été achetés en 1972. J'hésite à remonter si loin dans le temps, mais le gouvernement fédéral, la Saskatchewan, l'Alberta et la Commission du blé ont commencé cette année-là à acheter des wagons parce que les sociétés ferroviaires ne le faisaient pas. Dans un marché concurrentiel, les wagons servent au transport des produits les plus coûteux. Si vous avez vu le prix des céréales récemment, vous pouvez vous imaginer que la plupart des produits qui sont transportés par un wagon trémie sont d'une valeur supérieure aux céréales. C'est en fonction du prix qu'on choisit le produit qui sera transporté dans ces wagons.

M. Ken Boshcoff: Est-ce que ce système hybride entraînera toujours des complications vu que certains wagons appartiennent au gouvernement et d'autres appartiennent à d'autres parties? Serait-il, ou même possible, d'avoir un système entièrement homogène?

M. Sinclair Harrison: En fait, il est homogène. Une fois qu'un wagon est acheté, il se retrouve dans le parc commun. Les 2 500 ou 2 600 wagons qui appartiennent aux sociétés ferroviaires et qui servent au transport des céréales... Les wagons du gouvernement fédéral ne vont pas à des endroits particuliers. Ils font partie du parc commun. Ils peuvent être envoyés n'importe où. Le parc est donc déjà homogène.

M. Ken Boshcoff: L'automne dernier, un accord de principe est intervenu essentiellement avec la FRCC. J'ignore si vous avez été surpris par la nouvelle qui a été annoncée ce mois-ci ou peut-être vous y attendiez-vous? Les négociations avaient-elles déraillé, sans vouloir faire de jeu de mots? Avez-vous été étonnés ou vous attendiez-vous à cette décision?

M. Sinclair Harrison: Nous savions que l'entente faisait l'objet d'un examen. M. Green, le président du CFCP a déclaré à Winnipeg à Agricore United qu'ils allaient tout faire pour que l'entente tombe à l'eau, alors on savait qu'il y avait une tentative de couler l'entente. On nous en a prévenu une demi-heure avant l'annonce du ministre, alors, décidément, c'était une surprise.

M. Ken Boshcoff: Un préavis d'une demi-heure — ça va. Alors, c'étaient les chemins de fer qui s'y opposaient plutôt que Transports Canada? Diriez-vous que le gouvernement et la fonction publique appuyaient vos efforts et votre recherche qui prouvaient qu'on payait au prix fort?

M. Sinclair Harrison: Nous avons négocié de bonne foi, tout comme eux je crois, à partir du 9 mars jusqu'à la conclusion de l'entente. Et puis les élections ont fait leur apparition et tout l'appareil s'est immobilisé. Nous avons tenu une réunion, avant les élections, au mois de janvier. Mais, ils avaient accès à tous ces documents. Ils connaissaient à fond le plan d'affaires du FRCC. Nous leur avons fourni beaucoup de renseignements. Les négociations allaient bon train.

M. Ken Boshcoff: Alors, j'aurais été perplexe, devant toutes ces preuves — un montant triple des coûts, le manque d'un plan de remplacement à cette étape, l'absence de reddition de comptes des dépenses en matière de prolongement de vie — quant à savoir pourquoi les responsables à Transports Canada n'auraient pas dit que les chemins de fer se moquaient des agriculteurs. Alors, la meilleure solution pour nous, pour les contribuables, pour le Canada, pour le transport des céréales, et pour les ports tel que celui que je représente à Thunder Bay, serait de confier l'affaire au FRCC. De cette façon, les agriculteurs feraient des économies, de même que les contribuables, tout en rentabilisant le système.

M. Sinclair Harrison: Nous tenons simplement à ce que tout soit tiré au clair, d'où l'importance de ces documents. On aimerait que ces documents soient pris en compte, et je pense qu'il y a toujours bien sûr des modifications qui peuvent être apportées tant à la décision qu'à l'annonce et nous sommes prêts à collaborer avec quiconque y parviendra.

Le président: Monsieur Steckle, vous avez droit à une petite question de suivi.

M. Paul Steckle: Pour répondre à ce qu'a dit M. Bezan tout à l'heure, j'invite le comité à demander à Transports Canada de rendre publics les trois rapports qui sont entre les mains de M. Harrison ce matin. Et qu'un exemplaire de chacun des rapports soit remis à tous les membres du comité, dans les deux langues officielles.

Le président: D'accord, on fera la demande. On aura besoin des titres des rapports, monsieur Harrison. Le greffier vous demandera ces renseignements à la fin de la réunion. Merci.

La parole est à M. Anderson pour cinq minutes, après quoi nous allons mettre un terme à cette partie de la réunion.

• (1000)

M. David Anderson: Merci, monsieur le président.

On dirait que vous remettez toujours en question les frais d'entretien de 1 700 \$. Vous avez fait la distinction entre les coûts administratifs et les coûts d'entretien. Le gouvernement de la Saskatchewan et la Commission canadienne du blé, n'ont-ils pas mis à votre disposition des renseignements relatifs aux dépenses d'entretien des wagons? Ils ont un parc de wagons qui, au cours des années, a dû être entretenu. Ont-ils les mêmes conventions de location qu'avait le gouvernement fédéral avec les chemins de fer?

M. Sinclair Harrison: Il existe des accords d'exploitation distincts pour chaque gouvernement — le fédéral, les gouvernements provinciaux de la Saskatchewan et de l'Alberta, et la Commission du blé — et aucun de ces propriétaires n'a réussi à obtenir des chemins de fer les registres d'entretien. Ils ont tous conclu les mêmes contrats de location, mais aucun d'eux ne peut obtenir des chemins de fer les registres d'entretien. Tous ont essayé à les obtenir.

M. David Anderson: Ils ont donc signé les mêmes contrats de location, mais pas un seul d'entre eux n'a signé un contrat comportant une demande justifiant les coûts d'entretien.

M. Bernie Churko: Monsieur Anderson, je vous signalerai simplement qu'autrefois j'étais chef de la Saskatchewan cars. Initialement, quand on regarde ces contrats, ils sont essentiellement transmis — du moins pour celui de la Saskatchewan — aux chemins de fer qui n'étaient pas tenus de donner de renseignements concernant l'entretien des wagons. Nous avons commencé à nous en inquiéter il y a environ dix ans. Nous aurions probablement dû nous réveiller plus tôt puisque nous gérons cet actif. À plusieurs occasions, nous avons demandé spécifiquement les coûts d'entretien. Nous n'avons réussi à l'obtenir qu'une fois, il y a environ dix ans,

mais depuis, ils n'ont pas voulu nous donner d'autres renseignements à ce sujet.

M. David Anderson: Quelle était la durée de ces contrats? Pour la durée des wagons?

M. Bernie Churko: Ils contenaient une clause tacite de reconduction, ce qui signifie qu'ils étaient maintenus. Il y avait certaines clauses dans notre contrat en vertu de laquelle nous aurions pu le résilier en donnant 90 jours d'avis mais, dans l'ensemble, ils étaient permanents. Je crois que le nôtre prévoyait un avis de 12 mois. Vous vous souvenez peut-être des débats au sujet du droit de premier refus; le gouvernement fédéral avait eu un contrat de cinq ans.

M. David Anderson: Bien.

J'aurais une ou deux autres questions.

Premièrement, cet hiver, la Commission canadienne du blé a acheté certains wagons. Cela a eu une incidence sur le prix du transport, à tel point que les agriculteurs vont devoir payer 1,2 p. 100 de plus, simplement parce que c'est la commission qui a acheté ces wagons et qui a dû les relouer ensuite aux chemins de fer. Cela représentait quelque 2 000 wagons. Qu'est-ce que l'achat de 13 000 wagons aurait représenté en fait de tarif?

M. Sinclair Harrison: Sur le continent nord-américain, les wagons font l'objet de deux contrats distincts. Un contrat net de service par lequel les chemins de fer sont responsables de l'entretien des wagons. Un contrat de service complet en vertu duquel c'est le propriétaire du wagon qui est responsable de l'entretien.

Notre plan d'entreprise repose sur un contrat de service complet; nous sommes responsables de l'entretien. La Commission du blé, pour une raison ou une autre, a choisi le type de contrat net de service, si bien qu'elle n'assume pas le contrôle de l'entretien. Elle l'a laissé aux chemins de fer.

Là encore, quand vous verrez ce document, vous constaterez que le plafond de revenu aurait diminué dans notre scénario parce que nous excluons l'entretien, si bien qu'on ne peut pas faire de comparaison équitable quand on considère ce qui s'est passé avec la Commission canadienne du blé et le plafond de revenu et le plan d'entreprise de la FRCC.

M. David Anderson: J'aimerais parler un instant de la modélisation des flottes de wagons-trémie de la Saskatchewan en ce qui concerne le poids. Je sais que c'est bien amorcé.

Si je ne m'abuse, il y a certaines dates limites à respecter pour ces transformations. L'une de ces dates serait le 1^{er} juillet prochain. Je me demandais seulement pourquoi ça ne semblait pas vous avoir causé plus de problèmes. Je ne me rappelle pas, sauf peut-être en passant, que la question ait été soulevée ou que l'on nous ait signalé que ceci devait être fait rapidement. Aujourd'hui, on apprend qu'il y a 12 000 wagons qui n'ont pas été transformés. Cela veut-il dire qu'ils vont avoir un poids qui ne correspond pas aux normes? Où en est-on? Pourquoi ne nous avez-vous pas avisé que cela devait être fait et que c'était urgent?

M. Sinclair Harrison: Nous avons discuté de cela indéfiniment avec Transports Canada. Une demande devait être présentée à l'Association of American Railroads pour effectuer ce travail. Cette demande a été remplie par les responsables de la Saskatchewan Grain Car Corporation et remise à Transports Canada qui l'a reçue. Elle a été approuvée mais le travail n'a jamais commencé.

Je suis désolé que nous n'ayons pas ces renseignements à vous donner mais Transports Canada était tout à fait au courant. Nous avons des diapositives expliquant ce que cela aurait représenté. Environ 8 000 wagons de la flotte fédérale pouvaient être modernisés et, comme l'a dit Bernie, cela augmente environ de 10 p. 100 la rentabilité si bien que cela consiste à ajouter 800 wagons à une flotte. Je crois que vous étiez à Ogema, où l'on faisait cela. C'est un travail qui peut se faire à l'extérieur, sur une voie de service et cela coûte moins de 1 000 \$ par wagon. Il est incompréhensible que ce travail n'ait pas débuté.

•(1005)

M. David Anderson: Cela va coûter beaucoup plus que 1 000 \$ après le 1^{er} juillet, si je ne m'abuse.

Je vais manquer de temps. Vous avez dit qu'il coûterait environ 4,50 \$ la tonne, que le plafond tarifaire serait augmenté de ce montant, si les chemins de fer remplaçaient les wagons. M. Churko a dit que le taux de location de votre contrat va provoquer une légère augmentation.

Combien votre contrat va-t-il coûter par tonne? Quelle est l'augmentation prévue?

M. Bernie Churko: Il faudrait que j'évalue les choses mais nous avons toujours considéré cela dans le contexte de la loi actuelle lorsqu'il y avait une réduction si bien que je suppose, à première vue, cela représenterait un peu moins mais pas loin de 2 \$ la tonne.

M. David Anderson: Bien, donc vous suggérez une augmentation de 2 \$. Le gouvernement a en fait accordé une réduction de 2 \$ si bien que c'est une bonne affaire pour les agriculteurs.

Le président: Merci, monsieur Anderson.

Messieurs, merci d'être venus ce matin.

Nous allons passer à notre prochain témoin. Si M. Urban voulait prendre place au bout de la table, nous lui accorderons quelques minutes pour faire son exposé.

Merci.

M. Sinclair Harrison: Voulez-vous que je vous donne ses titres maintenant ou à la fin de...?

Le président: Oui, le greffier va venir les chercher. Merci, Sinc.

•(1005)

_____ (Pause) _____

•(1005)

Le président: Asseyons-nous et commençons, mesdames et messieurs.

Nous recevons M. Frank Urban, directeur intérimaire, direction de l'économie des chemins de fer et Alain Langlois, avocat.

Merci, messieurs.

Je crois que vous avez une brève déclaration à faire. Nous aurons aussi quelques petites questions à vous poser par la suite.

M. Frank Urban (directeur intérimaire, Direction de l'économie des chemins de fer, Office des transports du Canada): Bonjour, monsieur le président et membres du comité.

Merci de m'offrir ainsi qu'à l'avocat de l'office la possibilité de m'adresser à vous à propos de ce sujet très intéressant qui est celui de wagons-trémies de l'État. L'office s'occupe de ce dossier depuis un certain nombre d'années.

Je commencerai par certaines observations liminaires. Comme vous le savez, je suis directeur intérimaire de la direction de l'économie des chemins de fer de l'Office des transports du Canada et j'occupe ce poste depuis le début avril. Toutefois, je fais partie de

l'équipe de direction de ce service depuis des années et si je n'ai pas directement travaillé sur ce dossier jusqu'à très récemment, j'y ai participé de façon constante.

Hier après-midi, on m'a demandé de préparer un exposé à l'intention de votre comité et je n'ai donc pas eu beaucoup de temps pour me préparer. Cela dit, j'essaierai de répondre à vos questions en ce qui concerne l'office, soit tout de suite, soit dès que possible après la réunion, tout en respectant le caractère confidentiel de certains des renseignements qui peuvent être demandés.

Je suppose que cela vous satisfera, monsieur le président.

J'ai été invité à faire un exposé à propos des wagons-trémies, mais je ne sais pas exactement ce qui intéresse en particulier le comité. Si vous le permettez, je crois qu'il est important de comprendre le contexte dans le cadre des responsabilités statutaires de l'office. Cet office est un organe quasi judiciaire dont les décisions ont exactement le même effet qu'une décision d'une cour de justice. C'est important car les rôles et actions de l'office sont régis par la Loi sur les transports au Canada qui a été adoptée par le Parlement canadien.

Une des principales responsabilités de l'office est de calculer le revenu admissible maximum pour le mouvement du grain tel que l'article 151(1) de la Loi sur les transports au Canada le stipule et de veiller à ce que les compagnies de chemin de fer ne dépassent pas ce maximum. La loi stipule que l'office doit calculer le revenu admissible maximal des compagnies de chemin de fer Canadien National et Canadien Pacifique pour le mouvement du grain au cours de chaque campagne agricole. Ceci a commencé pour la campagne 200-2001. J'insiste sur le fait que la responsabilité de l'office est de calculer les revenus et non les coûts.

On calcule les revenus en appliquant un indice des prix, déterminé par l'office, au revenu de l'année référence prescrite par la loi après avoir fait les ajustements nécessaires par rapport à l'année récolte considérée en ce qui concerne la quantité transportée et la distance moyenne de transport. En outre, l'office effectue des vérifications détaillées pour s'assurer que ni le Canadien National ni le Canadien Pacifique n'a dépassé son maximum admissible. Au cas où il est dépassé, ils doivent verser ce dépassement plus une pénalité à la Western Grain Research Foundation.

Comme je l'indiquais, l'indice de prix est déterminé par l'office. Dans ce calcul, l'office tient compte du paragraphe 4 de l'article 151 de la loi qui prévoit des ajustements en fonction des coûts d'obtention de wagons découlant de la vente, de la location ou de la mise hors service de wagons-trémies du gouvernement. C'est la première fois que l'office a appliqué cette disposition dans le calcul de l'indice des prix pour la prochaine campagne 2006-2007. Les coûts de location supplémentaires ont ajouté environ 1,2 p. 100 à l'indice des prix.

Il importe de noter que le revenu admissible maximal pour le mouvement du grain est censé indemniser les chemins de fer pour leurs coûts d'exploitation concernant l'acheminement des céréales réglementé. Ceci inclut le coût de l'entretien des wagons-trémies. Il y a environ 12 000 wagons-trémies fédéraux, 3 400 wagons-trémies de la Commission canadienne du blé, 2 000 wagons provinciaux et 8 000 wagons des chemins de fer, pour un total de 26 000 wagons-trémies.

Ceci conclut mon exposé et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Merci.

•(1010)

Le président: Merci, monsieur Urban.

Monsieur Langlois, voulez-vous ajouter quelque chose? Non?

Bien, nous allons passer à Paul pour une petite question.

M. Paul Steckle: J'essaierai d'être bref.

Afin que les choses soient claires pour tous ici, on parle d'un indice de prix et c'est une variable. Je me demandais depuis combien de temps on avait cet indice de prix? Depuis combien de temps l'utilisez-vous ou l'appelez-vous indice des prix? Comment pouvez-vous évaluer convenablement les coûts attribuables aux tarifs des agriculteurs puisqu'en fait vous ne savez pas vraiment quels sont ces coûts, certains d'entre eux étant des coûts cachés? Comment parvenez-vous à ce qui vous paraît être le chiffre exact?

M. Frank Urban: Le chiffre exact qui sera employé par l'office est établi par la loi. L'office est autorisé à envisager les modifications des prix.

M. Paul Steckle: Aux prix de quoi?

M. Frank Urban: Les coûts des divers intrants d'une opération ferroviaire, comme la main-d'oeuvre...

M. Paul Steckle: Mais lorsque vous n'avez pas les chiffres exacts, comment pouvez-vous savoir quel est le coût de ces intrants? On nous a dit ce matin que vous n'aviez pas été en mesure d'obtenir ces renseignements. Comment pouvons-nous nous attendre à obtenir de votre office les chiffres appropriés quand on parle des coûts des agriculteurs lorsqu'en fait vous ne le savez pas?

M. Frank Urban: Nous parlons ici des frais d'entretien.

M. Paul Steckle: Oui. C'est l'un de ces coûts.

M. Frank Urban: Dans le rapport qui a été déposé ce matin, qui a été rédigé à la demande précisément de Transports Canada, on a dit que ce coût était évalué à 1 800 \$. Ce n'est pas normalement à l'office qu'il appartient de procéder à ces études ou d'établir ces coûts. Nous avons effectivement procédé à cette étude, nous avons fait enquête sur les coûts, nous avons consulté les sociétés ferroviaires, nous avons parlé aux employés de l'atelier principal de la société ferroviaire pour justement connaître ces coûts.

M. Paul Steckle: Quand avez-vous fait ces consultations et pourquoi?

M. Frank Urban: Nous avons entrepris cette étude à la demande express de Transports Canada.

Le président: Merci, monsieur Steckle.

Monsieur Bellavance, avez-vous des questions? Non.

[Français]

Madame.

Mme Claude DeBellefeuille: Bonjour. Je vous remercie pour votre exposé.

Les derniers témoins ont signifié qu'ils avaient des informations à l'effet que l'entretien des wagons-trémies pourrait être qualifié de douteux. De quels outils disposez-vous pour assurer un suivi plus rigoureux de l'état du parc de wagons-trémies?

•(1015)

[Traduction]

M. Frank Urban: Nous n'exerçons aucune surveillance sur l'entretien des wagons-trémies. Cela ne fait pas partie des responsabilités de l'office.

[Français]

Mme Claude DeBellefeuille: Pourtant, le gouvernement est propriétaire des wagons-trémies et on y affecte une somme importante. Vous n'avez pas de rapport du CN ou du CP sur l'état des wagons-trémies?

[Traduction]

M. Frank Urban: Comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, nous sommes un organe quasi-judiciaire qui assure l'application de la loi et de la politique adoptées par le gouvernement. Il s'agit d'une question politique, et toutes questions portant sur les coûts liés à l'entretien des wagons-trémies qui appartiennent au gouvernement du Canada devraient être adressées à Transports Canada.

[Français]

M. Alain Langlois (avocat, Office des transports du Canada): Je voudrais préciser que les wagons sont la propriété du gouvernement, et non pas de l'Office des transports. Le rôle de l'office consiste plutôt à faire la réglementation économique et à appliquer la loi. Les questions d'entretien relèvent d'un contrat qui a été signé entre le gouvernement du Canada, dont je pense que Transports Canada est tributaire, et les chemins de fer. L'Office des transports n'a rien à voir dans ces clauses contractuelles.

Cela ne signifie pas que l'office n'a aucune responsabilité quant à la qualité des wagons mis à la disposition des expéditeurs. Il y a des articles dans la Loi sur les transports qui traitent des plaintes concernant le service, et un expéditeur insatisfait peut faire une plainte à l'office, qui se chargera d'examiner la plainte, d'entendre toutes les parties et de rendre une décision.

Mme Claude DeBellefeuille: Avez-vous eu des plaintes récemment? Les derniers témoins semblaient se plaindre de la qualité de l'entretien des wagons-trémies.

M. Alain Langlois: Nous en avons eu, mais très peu.

Mme Claude DeBellefeuille: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Anderson.

M. David Anderson: J'aimerais poursuivre dans la même veine. Je crois qu'il est juste de dire que les wagons-trémies appartiennent au gouvernement et que c'est ce dernier qui attribue les responsabilités à divers organisations dans ce dossier.

Me dites-vous que pendant 13 ans le gouvernement ne vous a jamais demandé d'établir quels étaient ces coûts d'entretien?

M. Frank Urban: À l'exception du rapport qui a été déposé ce matin... C'était la première fois qu'on nous demandait d'évaluer les coûts de l'entretien des wagons-trémies.

M. David Anderson: Ainsi, s'il n'avait pas communiqué avec Transports Canada, savez-vous avec quelles organisations le gouvernement aurait communiqué pour obtenir ces renseignements, si ce n'était votre office?

M. Frank Urban: La demande aura été présentée par Transports Canada qui est responsable et propriétaire du parc des wagons-trémies.

M. David Anderson: Je vois, mais ce à quoi j'essaie d'en venir c'est qu'en 10 ans mettons, le gouvernement ne s'est jamais intéressé sérieusement à la question des coûts d'entretien des wagons-trémies. Vous n'avez toujours pas de chiffres exacts quant à ces coûts, d'après ce que j'ai lu dans votre rapport. Est-ce exact? En fait, si je peux m'exprimer ainsi, ce n'est que ouï-dire...

M. Frank Urban: Non, pas du tout.

Nous avons déployé d'importants efforts à l'office pour visiter les ateliers des compagnies ferroviaires, où ces travaux sont effectués. Comme nous l'avons déjà signalé, le problème est en partie attribuable au fait que les sociétés ferroviaires ne recueillent pas de renseignements détaillés sur l'entretien des wagons-trémies, ce qui a rendu cette étude beaucoup plus difficile. Le chiffre de 1 800 \$ est le meilleur montant auquel nous avons pu arriver dans les circonstances.

Je ne sais pas si on pourrait arriver à de meilleurs chiffres, mais c'est certainement une question sur laquelle nous nous pencherons de très près au cours du prochain mois.

M. David Anderson: Pouvez-vous me dire en quoi consiste le montant de 600 \$ en frais généraux découlant de la réglementation?

Le président: Il va falloir que vous fassiez vite.

M. David Anderson: M. Harrison a fait référence à l'administration. Est-ce le montant qu'on affecterait aux frais généraux liés à la réglementation gouvernementale ou s'agit-il plutôt de leurs propres frais généraux internes?

M. Frank Urban: Il s'agit de leurs propres frais généraux internes.

C'est trop simplifier que de parler « d'administration » car les frais généraux englobent une gamme beaucoup plus vaste de coûts; il s'agit, en général, de coûts indirects qui découlent de l'exploitation mais qu'on ne peut qualifier de coûts d'exploitation à proprement parler. Par exemple, le salaire du président ferait partie des frais généraux même s'il ne s'agit que d'une petite fraction du montant total. On entend plutôt par frais généraux les avantages sociaux comme les soins de santé et le bien-être social, les régimes de pensions du gouvernement canadien et de la société en question, de la comptabilité de l'entreprise et des investissements en matériel. Cela inclurait les coûts de surveillance sur le terrain rattachés au travail des superviseurs et contremaîtres dans les ateliers.

Tous ces coûts découlent de l'entretien, qui ne pourrait pas être assumé sans cette équipe de soutien ou le rôle de soutien des chemins de fer.

• (1020)

Le président: Merci, monsieur Anderson.

Monsieur Atamanenko, une dernière intervention?

M. Alex Atamanenko: Non, merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Boshcoff.

M. Ken Boshcoff: Au cours des huit ou neuf dernières années du processus votre rôle était rattaché à Transports Canada. Ainsi, lorsqu'une proposition comme celle de la FRCC est formulée, il est évident que vous réagissez en protégeant les intérêts du gouvernement canadien. Serait-il avantageux d'encourager la vente du parc de wagons-trémie à la coalition ferroviaire?

M. Frank Urban: Malheureusement, ce n'est pas une opinion qu'e je suis autorisé à divulguer.

M. Ken Boshcoff: Très bien. À la suite de l'examen qui a été réalisé, on s'est rendu compte que 75 p. 100 du parc était inadéquat. Bien qu'on prétende qu'on assure l'entretien du parc c'est dans les champs que les agriculteurs ou les réparateurs réparent 75 p. 100 des wagons, afin d'éviter les retards. Au niveau du système lui-même, que peut-on faire pour arrêter ce genre de choses ou pour s'assurer que ça ne se reproduise pas?

M. Frank Urban: Je regrette de devoir à nouveau vous répondre qu'il faudra que vous posiez cette question au représentant de Transports Canada. À mon humble avis, c'est une question qui sera soulevée dans le cadre des négociations qui ont cours avec les compagnies de chemin de fer visant à conclure un nouvel accord de location.

M. Ken Boshcoff: Dans le cadre de l'analyse économique de l'ensemble des facteurs pertinents, peut-on dire que le salaire du président et le régime de retraite du contremaître de l'atelier sont des frais généraux à ajouter au coût de l'exploitation?

M. Frank Urban: Tout à fait. Les éléments de base de tout calcul des coûts sont les coûts variables à long terme, des coûts économiques. Ce qui veut dire qu'avec le temps, s'il y a des coûts qui ne sont pas assumés, on les annule. Ce qui ne veut pas dire que la fonction du président disparaîtrait. Par contre, si l'entreprise en question prenait de l'envergure ou au contraire, en perdait, en théorie la responsabilité du président augmenterait ou diminuerait, ce qui se ferait sentir à tous les niveaux de l'organisation.

M. Ken Boshcoff: Merci beaucoup de m'avoir permis de poser ma question.

Le président: Monsieur Bezan, je vais vous permettre de poser une question très courte.

M. James Bezan: Monsieur Urban, pour ce qui est du financement accordé aux compagnies ferroviaires, vous avez dit que si les coûts réels étaient inférieurs au budget, les compagnies seraient pénalisées et tenues de faire un don à la Western Grain Research Foundation.

M. Frank Urban: Ce n'est pas tout à fait comme cela que ça marche. En fait, nous devons d'abord déterminer le chiffre d'affaires maximal auquel les compagnies ont droit, puis déceler tout dépassement. Le montant maximum est déterminé en fonction du nombre de chargements et des distances parcourues et corrigé en fonction de l'inflation depuis 2000-2001.

Les compagnies ferroviaires peuvent librement décider du tarif qu'elles imposent aux agriculteurs dans la mesure où le total de ces tarifs ne dépasse pas le plafond de revenu. S'il y a dépassement, et on estime à partir de ce moment là qu'on a demandé aux agriculteurs de payer des droits excessifs, les compagnies doivent rembourser l'excédent perçu et payer une amende. Les règlements prévoient une échelle mobile qui permet de calculer le montant exact qui doit alors être payé à la Western Grain Research Foundation.

M. James Bezan: Au cours des dernières années, a-t-on imposé des amendes?

M. Frank Urban: Oui. Au cours des dernières années, on a pu recouvrer, je dirais, quelques centaines de milliers de dollars. Mais je ne pourrais pas vous donner le montant exact.

M. Alain Langlois: Je ne pourrais pas moi non plus vous donner le montant exact. Par contre, il y a deux récoltes de cela, la compagnie CP ayant dépassé son plafond de revenu a dû verser une somme à la Western Grain Research Foundation. L'an dernier, c'était au tour de la compagnie CN; la CP, pour sa part, était en dessous du plafond de revenu. Ainsi, les compagnies ferroviaires ont dû verser des sommes à la Western Grain Research Foundation à deux reprises.

Le président: Merci, messieurs de votre comparution.

Nous allons maintenant suspendre cette partie de notre réunion et inviter les prochains témoins à prendre place.

Merci.

•(1020)

(Pause)

•(1025)

Le président: Mesdames et messieurs, nous allons reprendre notre travail.

Nous sommes un peu en retard et nous devons nous excuser, messieurs, du fait que la première partie de notre réunion a dépassé la durée prévue. Nous allons essayer de rattraper le temps perdu.

Nous accueillons maintenant M. Tyler Bjornson, du Conseil canadien du canola et M. Justin To, de la Fédération canadienne de l'agriculture. Merci, messieurs.

Qui veut prendre la parole en premier?

Monsieur To.

M. Justin To (analyste, Politiques agricoles, Fédération canadienne de l'agriculture): Merci de nous avoir invités à comparaître.

Tout d'abord, MM. Bob Friesen et Marvin Shauf regrettent de ne pas avoir pu venir aujourd'hui. Ils ont eu un empêchement de dernière minute. Je ferai donc l'exposé à leur place.

Nous avons distribué des documents, que vous avez tous reçus, je l'espère, qui font état de la position de la Fédération canadienne de l'agriculture sur les biocarburants et les combustibles renouvelables ainsi que notre désir d'élaborer, une stratégie canadienne sur les combustibles renouvelables, qui permettrait au secteur de se tailler une place au Canada.

Vous connaissez sans doute tous la mission de notre Fédération : assurer le maintien d'un secteur agricole canadien viable et dynamique. Le secteur des biocarburants et des carburants renouvelables présente des possibilités innombrables pour le Canada et pour les agriculteurs. Notre objectif est le suivant : promouvoir une approche intégrée en matière de politique, créer un secteur des biocarburants, s'assurer que les producteurs primaires profitent pleinement des occasions qui se présentent et s'assurer que le Canada est reconnu mondialement comme un chef de file en matière d'énergie renouvelable et de protection de l'environnement à long terme.

En effet, grâce aux biocarburants, on pourrait créer au Canada un nouveau secteur innovateur et à valeur ajoutée, créer des industries, des emplois et contribuer à l'économie des collectivités rurales; élargir l'assiette fiscale des régions; réduire les émissions de gaz à effet de serre au pays tout en améliorant la qualité de l'air, en réduisant les coûts de soins de santé et, ce qui est primordial pour la

Fédération, permettre aux producteurs de céréales et d'oléagineux de compter sur le marché pour grandement améliorer leurs revenus.

L'objectif principal, c'est d'améliorer les revenus que les agriculteurs tirent du marché. Comme nous le savons tous, les revenus agricoles diminuent depuis longtemps. L'heure est grave. Les recettes ont atteint un niveau critique. La production vivrière et fourragère mondiale continue à augmenter plus rapidement que la demande. Par conséquent, il nous faut créer une demande non-alimentaire qui absorberait cet excédent de production, créant ainsi une nouvelle demande, ce qui exercerait des pressions à la hausse sur les prix et améliorerait les revenus agricoles tirés du marché.

Grâce aux biocarburants, il serait possible de s'écarter de la simple production de matière première, de renforcer la pénurie énergétique qui existe à l'échelle de la planète, de permettre aux producteurs de mettre l'accent sur la valeur ajoutée et, à toutes fins pratiques, d'aider à créer des industries dans les zones rurales canadiennes. Il existe actuellement quelques petits programmes, provinciaux et fédéraux. Les gouvernements ont commandité des recherches de qualité et il existe maintenant des programmes d'immobilisations fédéraux et provinciaux, comme le programme d'expansion du marché de l'éthanol, ainsi que des incitatifs fiscaux sur les carburants. Mais il n'y a rien de véritablement pancanadien.

Nous voudrions qu'on adopte une approche coordonnée, qui ressemblerait à celle en vigueur aux États-Unis où la Energy Policy Act (la Loi sur la politique énergétique) a été adoptée en 2005. Il existe dans ce pays de nombreux programmes d'envergure qui permettent de venir en aide à toute la chaîne de valeur de production de biocarburants, des premiers maillons de la chaîne, à savoir les producteurs de matière première, jusqu'au dernier maillon, c'est-à-dire la vente au détail. Il y existe, au niveau fédéral, des directives sur l'achat de biocarburants pour leur propre flotte nationale. Il y existe des incitatifs fiscaux sur les carburants ainsi que des taxes d'accise. Leur programme de recherche sur les biocarburants est financé à coup de milliards de dollars et coordonné à l'échelle du pays. Il y existe même des crédits sur les impôts fonciers qui s'appliquent lorsqu'on construit des installations de production de biocarburants. Il y existe des subventions au développement des économies bio ainsi que des subventions et des incitatifs fiscaux pour les produits dérivés.

Aux États-Unis, la production a été planifiée minutieusement et les résultats ont été très bons. Il existe maintenant beaucoup d'usines de production de biodiésel et de bioéthanol à l'échelle du pays.

Dans notre exposé, vous trouverez un diagramme présentant une des approches américaines fondées sur la chaîne de valeur. En commençant par le bas et en remontant, on remarque les matières premières, la transformation, la distribution, le détaillant et le consommateur. Aux États-Unis, on s'est intéressé de près à cette chaîne et, pour que le produit circule aussi bien que possible, on a créé la norme sur les carburants renouvelables, en plus des 5 p. 100; ça diffère d'un Etat à l'autre. C'est ainsi que la demande a été créée et a fait progresser l'éthanol ou le biodiésel dans tout le système.

Si nous faisons la même chose au Canada, ça ne suffirait pas. Il est tout à fait possible de mettre en oeuvre les mêmes mesures ici au pays et de se contenter d'importer le biodiésel et l'éthanol dont on a besoin, mais ce n'est pas du tout ce que nous voulons. Nous voulons plutôt créer une industrie au Canada et venir en aide aux producteurs primaires. Par conséquent, il nous faut un plan complet.

Nous vous avons décrit quelques-uns des éléments qui constituent le plan américain, mais il y en a d'autres. Le marketing direct, les incitatifs fiscaux sur les carburants, les normes de qualité, les partenariats entre les distributeurs, les transformateurs, les producteurs et les détaillants. Sans parler des investissements de capitaux, des garanties d'emprunt et, plus particulièrement pour les coopératives agricoles et les groupes de producteurs, la petite entreprise est en train de créer ces capacités dans les collectivités rurales.

● (1030)

Aux États-Unis, beaucoup de recherches sont effectuées, mais en outre on construit des usines d'essais pour démontrer la viabilité de l'entreprise et pour attirer les investissements de capitaux et de capital-risque.

On accorde un soutien direct pour la production intérieure de matières premières et bien entendu que pour le développement coopératif et des compétences afin de permettre aux producteurs de remonter la chaîne de valeur pour qu'ils puissent passer du rang de simples producteurs de matières premières à celui de décideurs.

Il y a plusieurs facteurs qui expliquent le succès des Américains, dont le suivant : l'approche axée sur la chaîne de valeur et sur les développements technologiques et les efforts pour sans cesse s'améliorer, innover, améliorer leurs technologies, sans oublier bien sûr les mesures de soutien qui existent par le biais de règlements gouvernementaux et de liens au niveau de la chaîne d'approvisionnement.

Au Canada, nous ne sommes pas au bout de nos peines. La Fédération canadienne de l'agriculture n'a pas de programme à proprement parler, mais a une vision. En effet, nous aimerions travailler de concert avec toutes les parties concernées, tous les gouvernements, le ministre concerné afin d'élaborer le plan dont nous avons besoin avec les organisations agricoles, les transformateurs, et les détaillants. En effet, la stratégie doit être élaborée par tous les groupes concernés.

Nous ne devrions pas laisser passer cette chance incroyable. Dans 12 à 18 mois, ça risque d'être trop tard. C'est en ce moment, que les autorités américaines déterminent quels seront leurs investissements en capitaux et si nous ne faisons pas comme eux bientôt, cela n'en vaudra même plus la peine. On ne pourra que constater les nombreuses usines le long de la frontière canado-américaine qui s'approvisionnent en matières premières chez nous pour les transformer aux États-Unis et nous les revendre. Mais ce n'est pas une fatalité. Nous souhaitons que cette valeur reste au Canada, que les producteurs deviennent propriétaires et puissent profiter de certains de ces gains.

Merci.

Le président: M. Bjornson.

M. Tyler Bjornson (vice-président, Conseil canadien du Canola): Merci beaucoup M. le président, et merci à tous les membres du comité de nous avoir invité à vous présenter brièvement notre stratégie en matière de biocarburants. Comme vous le savez déjà, c'est une question qui intéresse de très près un grand nombre d'agriculteurs. Je dirais même qu'il est assez difficile de nos jours de participer à un débat sur la viabilité du secteur agricole sans entendre les termes « carburants renouvelables », « biocarburants », « biodiesel », « éthanol », etc.

J'aimerais prendre un peu de recul pour vous parler du contexte mondial du biodiesel et de son impact sur le secteur du canola. J'ai choisi de vous parler du canola car il s'agira de la matière première de choix pour la production de biodiesel au Canada. Il existe bien sûr

d'autres matières qui pourraient être utilisées à cette fin, notamment les produits d'équarrissage du suif et du saindoux ou encore l'huile de soja ou les graisses consistantes des restaurants, mais ces produits-là sont plus difficiles à trouver que le canola. Je pense donc que cette matière première servira à toute une panoplie de fins.

Vous savez sans doute que la récolte de canola a été très bonne cette année. Malheureusement, les prix sont très bas. Il existe divers facteurs qui ont un impact sur les revenus nets de l'industrie globalement et des producteurs. Notre organisation et notre industrie, essaient d'exercer une influence sur les facteurs que nous sommes en mesure de contrôler. On parle souvent aux élus de l'importance du commerce international pour accroître la demande des dérivés du canola mais le biodiesel lui aussi offre l'occasion de stimuler la demande.

Depuis deux ans, on a assisté à d'énormes investissements en capitaux à l'échelle de la planète. Les gouvernements du monde entier sont guidés par divers objectifs politiques, à savoir la protection de l'environnement, la sécurité énergétique ou encore le développement rural, ce qui aura un impact sur le secteur des huiles végétales, par exemple le soja en raison des mesures adoptées aux États-Unis et en Amérique du Sud ou l'huile de palme, en raison de la situation en Asie, ou encore, très franchement, en raison des mesures adoptées par l'Union européenne en particulier.

Tout ceci se traduira par l'augmentation des cours des oléagineux, qui se fait déjà sentir. On constate d'ailleurs déjà un certain enthousiasme au Chicago Board of Trade, où l'on pense déjà à l'indice à accorder aux biocarburants, ce qui montre à quel point on s'intéresse aux cours de cette culture.

Au cours des 18 à 24 prochains mois, la production va vraiment commencer et les cours des matières premières vont monter. La demande de biodiesel fabriqué à partir d'oléagineux va se manifester, ou se manifeste déjà, du jour au lendemain. Rien de comparable ne pourrait jamais se produire sur le marché de l'alimentation tel qu'on le connaît aujourd'hui.

J'aimerais maintenant vous parler de la demande mondiale du canola pour la fabrication du biodiesel. En général, ce sont les moulées qui dictent les cours des oléagineux. Par conséquent, actuellement c'est le soja qui est le mieux coté parce qu'il est constitué à 78 % de moulée et à 22 % d'huile. Inversement, sur un marché axé sur le biodiesel, c'est l'huile qui prime et il s'avère que le canola, notre petite semence noire, est constituée à 42 % d'huile. Ainsi, sur un marché axé sur l'huile, le canola occupe une position enviable.

De plus, le canola comme matière première pour la production de biodiesel sera fort recherché dans les régions nordiques car sa teneur en gras saturé est la plus faible de toutes les huiles commerciales disponibles. L'huile qui ne bouche pas votre cœur ne bouchera pas non plus votre moteur. Par conséquent, le canola sera très recherché à l'échelle de la planète.

Permettez-moi de vous parler maintenant de la situation du canola comme matière première dans la production de biodiesel au Canada. En se basant sur la quantité de diesel produite, on peut dire que la norme régissant les combustibles renouvelables de 5 % se traduit par 1,3 milliard de litres de biodiesel au Canada. En prenant en compte l'ensemble des matières premières disponibles, nous estimons que le canola sera utilisé pour produire de 60 à 70 % du biodiesel.

●(1035)

Si nous ne produisons pas de biodiesel au Canada, nous devons en importer. Par conséquent, la norme en matière de combustibles renouvelables, bien que positive, ne nous permet que de nous attaquer à la problématique de la demande, à laquelle on peut répondre en important.

En dernier lieu, j'aimerais parler brièvement du fait que le canola va augmenter sa part de marché alimentaire grâce au biodiesel. Déjà, les États-Unis utilisent beaucoup d'huile de soja pour produire du biodiesel. Ainsi, le canola canadien pourrait remplacer le canola américain et nous pourrions ainsi profiter des prix intéressants du marché de l'alimentation.

Vous avez pu constater que l'avènement du biodiesel est positif pour le secteur du canola au Canada à plusieurs égards.

Que nous importe-t-il de faire pour profiter de cette situation au Canada? Tout comme M. To, j'aimerais vous parler de la situation américaine pendant quelques instants.

Aux États-Unis, il existe actuellement des mesures incitatives à la production d'envergure. Le secteur a bénéficié d'investissements importants et l'impact se fera sentir au niveau du canola, même du canola canadien, actuellement. La construction d'usines de production de biodiesel à base de canola a été annoncée dans trois États américains qui jouxtent nos provinces canadiennes: dans la Dakota du Nord, au Minnesota et dans l'État de Washington. Le canola utilisé dans ces usines est majoritairement canadien.

Bien évidemment, quand les usines sont sur le territoire américain les Canadiens, et plus particulièrement les producteurs canadiens, ne peuvent pas tirer profit de la production à valeur ajoutée.

Afin de jouir d'une capacité de production de biodiesel suffisante, il faudra mettre en oeuvre quatre politiques. Premièrement, la norme relative aux combustibles renouvelables. En effet, comme nous l'avons déjà indiqué, il faut faire naître la demande.

Pour s'assurer de créer une demande pour le biodiesel, nous estimons qu'il faudrait instaurer un pourcentage minimal : 2 p. 100 d'ici 2010 des 5 p. 100 accordés aux combustibles renouvelables. Ainsi l'industrie pétrolière et les coupeurs bénéficieraient de suffisamment de souplesse et l'on pourrait s'assurer que le Canada se dote d'un secteur du biodiesel.

Il faut ensuite s'attaquer à l'offre, c'est-à-dire la production nationale. De façon générale, il faut que les investissements effectués dans le domaine de la production de biodiesel soient comparables aux investissements du gouvernement américain. Autrement, on ne cessera de voir, à 20 ou 50 milles de la frontière, de grandes usines de production à valeur ajoutée en territoire américain. Nous aurons alors raté l'occasion de permettre à notre secteur d'assurer son avenir.

Troisièmement, il nous faut des normes ou critères de qualité pour les biodiesels. Il faut que les utilisateurs finaux veuillent notre produit, c'est critique. Il faut s'assurer que notre produit est fiable et qu'il peut facilement être vendu aux côtés des autres carburants. Il faut qu'on fasse nos preuves au niveau du rendement et de la science pour que les utilisateurs fassent confiance au produit.

Enfin, le facteur qui nous intéresse tous, c'est la participation des producteurs à la transformation en valeur ajoutée. C'est pour les producteurs l'occasion de remonter la chaîne de valeur. Ainsi, nous devons nous assurer de mettre en place des mesures efficaces qui permettront au secteur de se tailler une place sur le marché.

Je vais maintenant m'arrêter mais serais ravi de répondre à vos questions. Merci de votre attention.

●(1040)

Le président: Merci, messieurs.

Pour le premier tour de questions, M. Boshcoff a cinq minutes.

M. Ken Boshcoff: Merci beaucoup.

Voilà des nouvelles passionnantes et votre enthousiasme est contagieux. Dans ma circonscription de Thunder Bay—Rainy River — et je suis certain que tout le monde est dans la même situation — on compte beaucoup de petits entrepreneurs innovateurs, des gens qui sont prêts à se lancer dans la production de biocombustibles.

D'après les premiers commentaires, il semble que malgré la mise en place de plusieurs programmes, l'essentiel des perspectives commerciales, des incitatifs et des programmes ait été accaparé par les grosses compagnies pétrolières.

Qu'est-ce que vous en pensez? Avez-vous remarqué la même chose?

M. Tyler Bjornson: Notre industrie s'efforce de favoriser les partenariats tout au long de la chaîne de la valeur ajoutée, car en définitive, ces industries ont une fonction essentielle pour l'agriculture canadienne. Mais par ailleurs, nous cherchons des solutions pour valoriser le revenu des agriculteurs dans l'exploitation agricole et ailleurs, si c'est possible.

Dans l'élaboration d'une stratégie nationale, il va falloir trouver l'origine de l'expertise, des plans d'entreprises de la distribution, de la commercialisation, et il faudra être en mesure d'élaborer des plans stratégiques avec des partenaires en aval, y compris avec les grosses pétrolières. Voilà tous les éléments qu'il faudra considérer avant de définir un plan pour les biocombustibles.

L'industrie canadienne du canola est convaincue qu'il est essentiel d'établir de solides partenariats.

M. Ken Boshcoff: J'ai quelques questions à poser sur les domaines de compétence. L'énergie relève évidemment de la compétence des provinces. Un programme national comme le nôtre pourrait concurrencer un organisme provincial de distribution d'énergie, voire même aller à l'encontre de ses intérêts. Voilà ma première question, et vous vous en souviendrez.

Vous avez ensuite parlé des crédits d'impôts fonciers aux États-Unis. Ils sont essentiels dans le domaine municipal. Puis-je savoir ce que vous pensez des autorités municipales?

●(1045)

M. Tyler Bjornson: Sur la question des domaines de compétence, nous reconnaissons qu'on pourrait mettre en place une palette intéressante de mesures fondées sur des compétences concurrentes. Je pense que les gouvernements fédéral et provinciaux ont la possibilité de travailler ensemble pour élaborer une stratégie nationale.

L'essentiel est de trouver une formule nationale qui permette d'éviter la complexité et la confusion qu'entraîneraient des réponses individuelles propres à chaque niveau d'autorité.

M. Ken Boshcoff: Et que pensez-vous des crédits d'impôts fonciers que les municipalités américaines peuvent accorder.

M. Justin To: C'était un exemple. Je ne sais pas exactement comment le Canada entend aborder le problème. Il s'agit d'une solution spécifique qui accorde des exemptions fiscales à ceux qui construisent des stations de remplissage de biocarburants et autres installations de ce genre. Ce sont des mesures incitatives qui visent à stimuler la productivité. Les Américains ont rencontré un obstacle. Il n'y avait pas suffisamment de points de remplissage, et ils ont donc accordé des mesures incitatives à ceux qui en construisent. Si la même chose se produit ici, il faudrait certainement conclure un partenariat tout au long de la hiérarchie, au niveau municipal, provincial et fédéral, pour les grosses compagnies comme pour les plus petites.

Pour répondre à votre première question sur les petites sociétés, c'est effectivement un problème. La loi américaine de 2005 sur la politique énergétique comporte une disposition spécifique indiquant que cette politique a pour objectif de faire en sorte que les petits producteurs de matières premières et les petites entreprises rurales participent pleinement à l'expansion de l'industrie du biocarburant. C'est énoncé explicitement dans la politique et dans la loi. Des programmes accordent des incitatifs supplémentaires sous forme de taxe sur les carburants, ainsi que des subventions fédérales et des garanties d'emprunt pour les petits organismes, les petites coopératives agricoles et les petites collectivités rurales qui sont prêtes à investir et à construire.

Grâce à cette Loi sur la politique énergétique, les Américains se sont dotés de différents programmes et ont fait un investissement environnemental très solide. Les détenteurs de capitaux à risque, et les collectivités rurales qui sont prêtes à investir, peuvent miser avec confiance sur des mesures incitatives et sur un succès économique.

Chez-nous, actuellement, on a une situation disparate; personne ne sait exactement ce qui se passe. On a peur d'investir. Les banques et les détenteurs de capitaux de risque ne sont sûrs de rien et n'ont aucune garantie de succès. Il faut créer un climat propice à l'investissement.

M. Ken Boshcoff: Dans le domaine de la distribution, il est assez pénible, pour quelqu'un qui fait installer un point de remplissage, de voir ensuite l'une des grosses compagnies pétrolières venir s'installer juste à côté.

M. Justin To: Comme l'a dit M. Bjornson, il est indispensable d'établir des partenariats et des alliances stratégiques avec les distributeurs et les mélangeurs de produits pétroliers.

Le président: Vous finissez à la seconde près. Bravo.

À vous, M. Bellavance.

[Français]

M. André Bellavance: Merci pour votre témoignage. En ces jours plutôt nébuleux pour l'agriculture, ça fait du bien d'avoir des projets positifs.

Monsieur Bjornson, je ne veux pas lancer un débat, mais en ce qui concerne les compétences provinciales, les normes nationales établies par le gouvernement canadien sont souvent à l'origine de conflits. Il faut donc être très prudent à cet égard.

Par contre, même si le Canada est un très petit joueur en termes de production de biocarburants, une volonté se manifeste peu à peu. L'un des objectifs de la politique énergétique du Québec, par exemple, est que l'essence contienne 5 p. 100 d'éthanol en 2012. En Ontario, l'objectif est encore plus ambitieux: on souhaite atteindre ce niveau en 2007. Dans ma propre municipalité, à Victoriaville, on vient de créer la Société de développement durable d'Arthabaska, et la Ville de Victoriaville souhaite favoriser l'utilisation d'énergies

renouvelables pour ses bâtiments et équipements. Il s'agit bien sûr de technologies éprouvées comme la géothermie, mais également de biocarburants. L'idée fait donc son chemin, mais le Canada est un très petit joueur comparativement au Brésil et aux États-Unis, en ce qui concerne l'éthanol, et comparativement à l'Europe, en ce qui concerne le biodiésel.

Ma question porte sur la production alimentaire et sur les subventions énormes que l'on trouve chez les Américains, notamment pour le maïs, et en Europe.

Pouvons-nous nous mesurer à ces pays, si nous voulons développer davantage l'industrie du biocarburant, alors que nous sommes désavantagés sur le plan des subventions accordées pour la production alimentaire? Sommes-nous prêts à faire face à ce défi?

[Traduction]

M. Justin To: Oui, nous avons réfléchi à la question, et c'est notamment pour cela que nous préconisons dans notre diagramme un soutien ciblé pour les producteurs du secteur primaire.

Il faut voir les choses en face et bien comprendre avec qui nous sommes en concurrence. Les agriculteurs et les transformateurs canadiens peuvent être très concurrentiels, mais ils ont quand même besoin d'une politique concurrentielle. Si nous produisons des biocarburants au Canada pendant que les Américains continuent à fausser le marché en subventionnant le maïs et le blé, nos producteurs en matière première vont être désavantagés face à la concurrence. Et il ne servirait à rien d'importer la matière première des États-Unis.

Le Canada pourrait cibler les subventions de la catégorie ambrée. Évidemment, il faut éviter de s'exposer à des droits compensateurs. L'avantage de l'industrie des biocarburants, c'est que nous pouvons utiliser notre forte production intérieure pour créer des biocarburants destinés au marché canadien, sans perturber le commerce pour autant.

Certaines formes de soutien pourraient... je ne préconise rien de particulier, mais si nous voulons développer sérieusement l'industrie canadienne en aidant nos producteurs, nous pouvons cibler un soutien sous forme de coopératives de nouvelles générations, ou quelque autre forme de structure de partenariat qui aide directement les producteurs à devenir propriétaires de leurs infrastructures de production et de transformation, ce qui nous rendrait plus concurrentiels. L'important n'est pas le montant qu'on dépense, mais la façon dont on l'investit. Nous sommes bien placés en la matière. Il ne faut pas toujours jouer les boys scouts et suivre les règles à la lettre, et il faut parfois s'appliquer à en profiter.

● (1050)

M. Tyler Bjornson: Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, j'inviterais le comité à s'intéresser en détail à la façon dont les obstacles pénalisent le secteur agricole canadien au plan international. Indépendamment du domaine des biocarburants, il va falloir s'intéresser aux problèmes des subventions et des obstacles au commerce au niveau international.

En ce qui concerne l'investissement gouvernemental dans les biocarburants, l'essentiel est d'inciter les détenteurs de capitaux à s'établir au Canada dans la production à forte valeur ajoutée. Si nous n'avons aucun plan dans ce domaine, les capitaux iront ailleurs et nous devons encore exporter notre matière première à l'étranger ou d'autres lui donneront de la valeur ajoutée. Toute cette activité économique, ces emplois et ces investissements seront perdus pour le Canada. Voilà donc sur quoi il faut porter son attention aujourd'hui.

Merci.

[Français]

M. André Bellavance: Pouvons-nous devenir concurrentiels? On a beaucoup parlé du canola parce qu'il s'agit de votre domaine, monsieur Bjornson, mais au Québec, on a mis l'accent sur le maïs, le canola, les résidus de produits forestiers et les résidus de produits agricoles. Pouvons-nous répondre à la demande de notre marché intérieur? Quant aux exportations, dont il est question dans votre document, le Canada a-t-il la capacité de produire suffisamment de biocarburants?

[Traduction]

M. Justin To: Des études du ministère des Ressources naturelles montrent que nous avons la possibilité d'exporter, non pas du biodiésel, mais de l'éthanol cellulosique, si nous en produisons. Nous avons beaucoup de résidus de bois, de blé et de maïs, ainsi que d'autres produits résiduels qui pourraient faire une bonne matière première.

Notre technologie de production d'éthanol cellulosique est l'une des meilleures du monde. Si nous en tirons partie, nous devrions pouvoir conclure des accords de production sous licence pour diffuser cette technologie. Nous sommes très ingénieux pour trouver des technologies nouvelles, mais pas pour les commercialiser. Les États-Unis ont créé une stratégie et un climat propice à l'investissement, et c'est pour cela qu'une partie de notre propre investissement dans la recherche franchit la frontière et va servir à construire la première usine commerciale américaine.

Je crois que nous sommes capables de conquérir un marché à l'exportation ainsi qu'un marché intérieur, mais il faut se mettre immédiatement à l'oeuvre.

Le président: Merci.

On passe ensuite à M. Miller, pour cinq minutes.

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Merci, et merci à vous, messieurs, de vous joindre à nous. Vous invoquez un domaine promis à un brillant avenir au Canada, en particulier dans le secteur agricole.

Vous avez évoqué l'investissement du gouvernement dans les infrastructures, essentiellement dans la construction d'usine. Quel montant faudrait-il y consacrer? Avez-vous une idée de la part d'investissements que devrait fournir le gouvernement? Il faut aussi inciter le secteur privé à investir.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Tyler Bjornson: Je vous remercie de cette question.

Il est difficile de dire actuellement combien le gouvernement canadien devrait investir dans cette industrie. Nous avons certains points de repère, notamment ce montant d'un dollar par gallon offert par le gouvernement fédéral américain sous forme de crédit d'impôt aux mélangeurs pour le biodiésel, ce qui donnerait un équivalent d'environ 30 cents du litre au Canada. Compte tenu du mandat de 5 p. 100 de biodiésel pour un volume de 1,3 milliard de litres, on peut avoir une idée de ce qu'il va en coûter.

Évidemment, il va falloir construire, et on ne va pas produire immédiatement 1,3 milliard de litres au Canada. Il faut veiller, cependant, à atteindre cette production d'ici 2015. Combien cela va-t-il nous coûter dans l'intervalle? Si le Canada attend trop longtemps, nous n'aurons plus à nous poser la question, car personne ne construira ici.

● (1055)

M. Justin To: Pour compléter la réponse, je dirais ceci: nous ne demandons pas nécessairement au gouvernement fédéral de construire ces usines avec des fonds publics, et nous l'invitons à adopter des mesures qui inciteront le secteur privé et les agriculteurs à investir dans ces usines. On pourrait envisager des garanties de prêt.

Pendant la crise de la vache folle, il y a eu un programme d'augmentation de la capacité d'abattage sous forme de fonds de contrepartie qui incitait les producteurs à investir dans les abattoirs et qui accordait une aide aux coopératives, etc. On pourrait envisager un plan d'investissement coopératif comme celui du Québec pour aider les coopératives de nouvelle génération ainsi les intérêts privés et les collectivités rurales qui sont prêts à investir. Il faudrait envisager des mesures incitatives plutôt que de demander au gouvernement fédéral d'acheter ou de créer lui-même des usines.

M. Larry Miller: Je sais que nous sommes en retard par rapport à d'autres pays, notamment les États-Unis et le Brésil, qui a récemment annoncé qu'il était désormais autosuffisant en énergie. Évidemment, il utilise aussi des combustibles fossiles, mais mélangé à une forte proportion de biocarburants.

Par rapport au Brésil ou aux États-Unis, par combien d'années se chiffre notre retard? Avez-vous fait des estimations à ce sujet?

M. Tyler Bjornson: Si l'on considère l'état d'avancement de la construction dans cette industrie en Europe et aux États-Unis, je pense que l'Europe a plusieurs années d'avance sur les États-Unis, qui ont eux-mêmes au moins deux ans d'avance sur nous. Le Brésil s'y intéresse déjà depuis très longtemps, et je ne peux pas vraiment en parler.

Je signale un fait intéressant concernant l'Union européenne : nous avons suivi l'évolution de la Bourse française des matières premières, le MATIF, depuis 2004, lorsque le biodiesel a fait son apparition, et nous avons constaté que par rapport à la Bourse de Winnipeg, le canola y a gagné 60 \$ la tonne grâce au biodiesel. Même si les Européens en produisent depuis peu de temps, on constate déjà un écart de prix important pour l'agriculteur, grâce aux biocarburants.

M. Larry Miller: Bien. J'aimerais aborder ce sujet, mais revenons un instant au Brésil: connaissez-vous le pourcentage de biocarburants utilisé par les Brésiliens dans l'ensemble de la consommation énergétique du pays? Est-ce que vous en avez une idée?

M. Justin To: Je n'en suis pas certain, mais je crois qu'ils ont 80 p. 100 de véhicules pluricarburants capables d'accepter 85 p. 100 de biocarburants, mais je ne suis pas certain du pourcentage exact.

M. Larry Miller: Merci.

En dernier lieu, nous savons que ce domaine pourrait être très avantageux pour le secteur agricole. Quels sont les chiffres avancés aujourd'hui, en dollars actuels? Quelle superficie en acres ou en hectares — je ne suis pas encore passé au système métrique — faudrait-il consacrer à l'industrie des biocarburants pour qu'elle réponde aux besoins du Canada, indépendamment des exportations?

M. Tyler Bjornson: Je peux parler du biodiésel, et M. To parlera de l'éthanol.

En ce qui concerne le biodiesel, comme je l'ai dit tout à l'heure, le mandat de 5 p. 100 représente environ 1,3 milliard de litres de biodiesel. Quant à la quantité de canola nécessaire pour les produire, c'est environ 2,5 millions de tonnes. L'année dernière, un excédent de 2,5 millions de tonnes de céréales est resté dans les trémies et dans les terminaux. Nous avons donc dès aujourd'hui la capacité de faire face à une forte demande de biodiesel.

Projetons-nous maintenant en 2015: nous savons que notre industrie va augmenter la superficie de culture du canola, elle va améliorer les variétés disponibles quant à leur rendement et leur teneur en huile, et les agronomes vont améliorer les jachères, notamment pour lutter plus efficacement contre les maladies. Nous pensons qu'en matière de biodiesel, le canola devrait satisfaire à lui seul un cinquième de la demande sur le marché canadien en 2015. Nous pouvons donc satisfaire entièrement la demande.

Le président: Merci, monsieur Miller.

Les cinq dernières minutes sont attribuées à M. Atamanenko.

• (1100)

M. Alex Atamanenko: Merci beaucoup de votre comparution.

Nous avons déjà abordé le sujet. Je pense qu'il est temps de le faire, et comme l'a dit quelqu'un d'autre, l'époque actuelle est enthousiasmante. Je crois savoir que le ministre est favorable à ce changement. Nous avons donc la possibilité de faire progresser l'industrie tout en préservant nos valeurs et nos collectivités rurales. C'est une chance exceptionnelle.

Vous avez beaucoup d'information. En particulier, quel rôle, à votre avis, devraient jouer les agriculteurs et les producteurs? Nous savons que ce sont eux qui sont frappés le plus durement dans toute la chaîne de production. Il est essentiel qu'ils prennent conscience des nouvelles possibilités qui s'offrent à eux, en plus de leurs marchés traditionnels pour le canola et les autres cultures.

Si vous aviez carte blanche, quelles seraient les trois premières mesures à prendre pour lancer le mouvement? Nous avons souvent tendance à tergiverser et à échafauder des plans sur le papier, mais que pourrait faire spécifiquement le gouvernement dès aujourd'hui, en collaborant avec vous, pour amorcer le mouvement? Voilà ce que je voudrais savoir.

M. Justin To: En ce qui concerne les quatre besoins essentiels, ils sont semblables à ceux qu'a évoqués M. Bjornson: des normes sur le carburant renouvelable pour susciter la demande; la parité avec les Américains en matière d'incitatifs fiscaux pour la transformation et le mélange, sous forme de taxe d'accise sur le carburant, afin de créer un climat de rentabilité; et la création d'un environnement stable propice à l'investissement, qui incite également les producteurs du secteur primaire à investir, que ce soit grâce à des garanties d'emprunt, des programmes de financement de contrepartie, du soutien aux coopératives de nouvelle génération, etc. Il n'est pas indispensable que les producteurs soient propriétaires exclusifs — même si nous aimerions qu'ils le soient — mais ils pourraient en posséder au moins une partie, de façon à participer à cette valeur ajoutée et à aller au-delà de la fourniture des matières premières. Le dernier besoin concerne la poursuite de la recherche, les projets de démonstration et la commercialisation des résultats de notre recherche.

Nous avons des technologies de première qualité, mais nous ne réussissons pas très bien à les commercialiser. Il faudrait construire une usine de démonstration avec la formule halogène, de façon à prouver que c'est une solution commerciale viable, et les gens investiront. Ils verront les résultats, et le capital de risque fera son

apparition. C'est l'argent qui intéresse les gens, non seulement du côté de la transformation, mais aussi du côté des matières premières, avec les variétés destinées à la production d'énergie, etc., qui vont aider les producteurs à se diversifier au-delà des cultures fourragères pour s'intéresser aux nutraceutiques et aux cultures de bioéconomie. C'est une autre façon de valoriser leur production, de conquérir des créneaux du marché et d'acquérir des titres de propriété.

M. Tyler Bjornson: J'aimerais revenir sur les quatre points sur lesquels le gouvernement, à notre avis, devrait intervenir. Je peux distribuer aux membres du comité certains documents de l'industrie du canola où il en est question. Vous y trouverez une information un peu plus détaillée.

Le président: Merci.

Monsieur Atamanenko, il vous reste une minute et demie.

M. Alex Atamanenko: Je pense que ça y est. Nous sommes à pied d'oeuvre. Il s'agit maintenant de se mettre au travail.

Le président: Monsieur Bjornson, pouvez-vous faire distribuer ces documents?

Monsieur To, voulez-vous dire un dernier mot?

M. Justin To: Oui, j'ai encore une chose à dire.

Dans ce processus ascensionnel, de la production de la matière première à la vente au détail, la stratégie qu'on va adopter rencontrera inévitablement des problèmes; tout ne peut pas être parfait. La politique doit rester souple. Si on se heurte à un barrage ou s'il n'y a pas suffisamment de points de remplissage, si les partenariats entrent en conflit au niveau du mélange, il faudrait régler le problème dès qu'il se présente en gardant une vue d'ensemble, en se demandant quelle est la meilleure solution à chaque étape et en veillant à une distribution harmonieuse du produit. Dans ces conditions, nous devrions remporter un excellent succès.

Le président: Merci, monsieur To.

Un dernier mot, monsieur Anderson?

M. David Anderson: On vous a demandé plusieurs fois quel engagement vous attendiez de la part du gouvernement. Vous n'avez pas répondu directement. J'aimerais savoir si l'un de vous a réfléchi à l'engagement que devrait prendre le gouvernement pour assurer le succès de la démarche ou pour que le Canada atteigne la parité avec les États-Unis.

M. Tyler Bjornson: À l'heure actuelle, je n'ai pas de chiffre spécifique dont je puisse faire état. Notre industrie est en train d'étudier ce que pourraient faire les autorités canadiennes pour nous amener au niveau des États-Unis. On envisage plusieurs mesures, car en définitive, il faudra que la formule canadienne soit différente de celle des États-Unis. C'est pourquoi je n'ai pas encore de chiffre à vous soumettre. Mais j'ai indiqué que la donnée essentielle était cet incitatif d'un dollar par gallon aux États-Unis. Si l'on tient compte des milliards de litres dont nous aurons besoin en biodiesel, c'est à partir de cette donnée qu'il faudra faire les calculs.

• (1105)

Le président: Monsieur Steckle, voulez-vous dire un dernier mot?

M. Paul Steckle: Très rapidement, je dirais que nous avons beaucoup discuté de toute la question de l'appui du gouvernement pour la fabrication ou le côté positif de l'industrie. En ce qui concerne la production de canola et de maïs — et nous en avons un bon exemple en Ontario — la plupart du maïs utilisé par l'industrie de l'éthanol en Ontario vient du sud de la frontière.

Je suis certain que les producteurs primaires suivent ce que nous disons ce matin. Je suis certain, en rentrant à la fédération, que ce serait un message qu'ils voudraient que vous nous communiquiez ici ce matin. Il faut offrir de la protection ainsi qu'une certaine assurance aux agriculteurs que leur production sera rentable. Nous pouvons produire tout le canola et le maïs au monde et le fournir à ces usines fondées sur un produit de faible valeur unitaire, mais il faut absolument que cette production primaire existe, parce que plus tard, faute de cet élément, nous serons en train de tout acheter des États-Unis.

M. Tyler Bjornson: Je voudrais tout simplement dire que l'industrie du biodiesel est un peu différente de l'industrie de l'éthanol, parce que le Canada est le premier exportateur et négociant mondial de produits de canola. Nous représentons 75 p. 100 du commerce mondial en canola et nous exportons 75 p. 100 de notre production, donc la situation est un peu différente. Parce que le Canada est un importateur net de maïs, la dynamique est un peu différente dans ce cas, et je crois que ça vaut la peine de faire la différence entre les deux cas.

Merci.

Le président: Monsieur To.

M. Justin To: Une chose qu'il faut souligner c'est qu'avec n'importe quel investissement, on voudrait toujours avoir l'assurance d'un approvisionnement stable. Si vous n'avez pas cela, vous n'aurez pas beaucoup de succès avec votre investissement. Donc si nous allons investir dans des usines d'éthanol, disons en Ontario, il faut s'assurer à qu'il y ait des approvisionnements stables dans la région. Nous ne voudrions certainement pas importer tous ces produits, nous préférierions avoir une production nationale.

Il sera difficile de réaliser tout cela, parce qu'il y aura des difficultés concernant le traitement national en vertu des règles de l'ALENA et de l'OMC et ce genre de choses, mais ce que nous pouvons faire c'est de nous assurer que notre production soit aussi concurrentielle que celle des États-Unis. Cela pourrait se faire avec de l'aide ciblée, je crois. Nous serions probablement pénalisés en vertu de la règle « ambre », mais nous avons quand même une certaine marge de manoeuvre et il n'y aurait pas forcément un effet de distorsion du commerce parce que nous n'allons pas exporter cette production au début, ou du moins pendant un certain temps de toute façon.

Et si nous continuons à effectuer des recherches dans les domaines de la transformation et des valeurs énergétiques, je crois qu'on pourrait être très concurrentiels et qu'on pourrait utiliser cette production intérieure en rendant nos producteurs les meilleurs au monde et les plus concurrentiels. Nous n'avons pas besoin d'importer ce produit.

Le président: Merci, messieurs, d'avoir été des nôtres aujourd'hui et d'avoir fait preuve de souplesse, puisque nous avons dû entendre des témoins supplémentaires qui ont comparu. Je vous en remercie beaucoup.

La séance est levée. merci.

Oh, madame.

[Français]

Mme Claude DeBellefeuille: Monsieur le président, à mon arrivée ce matin j'étais un peu déçue de constater que je n'avais pas de cahier du chercheur au sujet du biodiesel. Je suis nouvelle député et un nouveau membre de ce comité. J'espère que c'est une situation exceptionnelle et qu'à la prochaine séance, j'aurai la documentation nécessaire pour pouvoir mieux participer, comme parlementaire, aux travaux du comité.

[Traduction]

Le président: Absolument. Je vous remercie de votre compréhension.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.