



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 021 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 1^{er} avril 2014

Président

M. Bev Shipley

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le mardi 1^{er} avril 2014

• (1830)

[Traduction]

Le président (M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC)): La séance est ouverte. Nous sommes réunis en ce vendredi 28 mars 2014 pour étudier le projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

Ce soir, il y aura trois groupes de témoins: le premier comparaitra de 18 h 30 à 19 h 30, le deuxième, de 19 h 30 à 20 h 30, et le troisième, de 20 h 30 à 21 h 30. Nous tâcherons de respecter l'horaire afin de recueillir le plus de renseignements possible durant la séance.

Greg Cherewyk, de Pulse Canada, fait partie du premier groupe de témoins de la soirée. Merci beaucoup de votre présence.

Brett Halstead et Rick White, de la Canadian Canola Growers Association, se joindront à nous par vidéoconférence.

De Calgary, en Alberta, Matt Sawyer comparaitra aussi par vidéoconférence. Il est le président de l'Alberta Barley Commission

Nous allons écouter vos déclarations liminaires. Vous disposez chacun d'un maximum de 10 minutes. Ensuite, les députés poseront leurs questions.

Greg, à vous d'ouvrir le bal.

M. Greg Cherewyk (chef des opérations, Pulse Canada): Bonsoir, et merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, de me donner l'occasion de comparaître ici ce soir pour discuter du projet de loi C-30 et de ses répercussions sur l'industrie agroalimentaire. Comme nous n'avons pas beaucoup de temps, je vais me concentrer sur les aspects prioritaires pour nos membres.

Pulse Canada défend les intérêts de plus de 30 000 agriculteurs de l'Alberta jusqu'en Ontario, et de plus de 130 transformateurs et exportateurs de légumineuses à grain et de cultures spéciales qui font partie de l'Association canadienne des cultures spéciales.

Dans le trimestre qui s'est achevé hier — le 31 mars —, nos membres qui participent à notre programme de mesure du rendement ont reçu respectivement 49 % et 43 % des wagons-trémies et des wagons couverts qu'ils ont commandés. D'une semaine à l'autre, le total cumulé des commandes traitées varie entre 20 et 60 %. Cela montre que le niveau service est encore plus faible que ce qu'il était à la première moitié de la saison d'expédition. Ce qui est encore plus ahurissant, c'est qu'au cours des 30 premières semaines de la saison d'expédition, 50 % des expéditeurs de notre programme n'ont reçu aucun wagon-trémie pendant des semaines.

Avec le dépôt du projet de loi C-30, le gouvernement dit aux agroentreprises canadiennes et à leurs clients mondiaux que ce genre de rendement est tout simplement insuffisant. Il est maintenant clair que, si les fournisseurs de services ne sont pas en mesure de satisfaire aux besoins de l'industrie, le gouvernement interviendra.

En ce qui concerne certaines dispositions importantes et générales du projet de loi, je veux d'abord dire que nous apprécions les efforts déployés pour accélérer l'étude de la Loi sur les transports au Canada. À cet égard, nous soulignons que, même si nous appuyons le lancement accéléré du processus, nous souhaitons tout de même la tenue d'une étude complète comportant un examen factuel minutieux, de vastes consultations et une volonté d'agir à la lumière des faits.

Nous apprécions aussi le message fort envoyé en ce qui concerne l'importance d'améliorer les rapports publics sur le rendement, et nous voyons d'un bon oeil l'accroissement du rôle de l'entité qui effectue la surveillance du grain.

Bien que je sois préoccupé par l'accessibilité des données sur le rendement du réseau et que je reconnaisse l'importance de prendre des mesures fondées sur des données probantes, j'aimerais parler d'une des principales priorités actuelles de nos membres. En vue d'accroître l'adaptabilité du réseau ferroviaire aux besoins de l'industrie du grain, le gouvernement a établi par décret une cible hebdomadaire de 5 500 wagons par ligne ferroviaire et a exigé le transport de 500 000 tonnes par semaine. Le projet de loi C-30 donnera au gouvernement le pouvoir de continuer à adopter de tels décrets jusqu'au mois d'août et à faire de même à la période de pointe de la saison d'expédition automnale.

Nos membres se font dire par leurs partenaires ferroviaires que le décret et les mesures subséquentes auront un effet néfaste sur leur service, particulièrement dans le corridor est, qui relie Montréal à des destinations américaines et au Mexique.

Selon les commentaires recueillis par nos membres, si on établit par décret des cibles hebdomadaires en matière de wagons et de tonnage sans pour autant accroître la capacité de transport du réseau ferroviaire, les corridors qui permettent de conclure rapidement des cycles et d'obtenir le meilleur rendement sur le capital investi se verront accorder la priorité.

Nos membres se font dire qu'ils ne pourront pas servir leurs clients aux États-Unis et au Mexique, ou par le corridor est et le port de Montréal.

Bien que les compagnies ferroviaires nous disent que c'est le résultat inévitable d'un décret qui a imposé des cibles inadéquates et déraisonnables aux transporteurs, j'aimerais attirer votre attention sur certains faits cruciaux que vous devez prendre en considération.

En 2012, dans ses résultats financiers pour le troisième trimestre, alors que le gouvernement étudiait le projet de loi C-52, le CN a déclaré ce qui suit:

En ce qui concerne les biens, notre vitesse de déplacement des wagons est supérieure de 8 % à nos résultats de l'an dernier [...] D'ailleurs, en septembre, nous avons établi un nouveau record sur le plan de la vitesse de wagons, qui s'est chiffrée en moyenne à 217 milles par jour. Ces gains de vitesse ont été réalisés pendant que nous gérons les volumes records. Ce trimestre a été le plus actif de tous les troisièmes trimestres de l'histoire du CN, avec en moyenne 1,050 milliard de dollars canadiens de TMB par jour, ce qui représente une augmentation de 8 % par rapport à l'exercice précédent. Donc, globalement, nous avons obtenu d'excellents résultats sur le plan opérationnel. [...] Soyez assurés que nous n'avons pas perdu notre passion pour [...] l'efficacité, mais en même temps, nous améliorons grandement les choses pour nos clients et nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement en mettant en oeuvre notre programme relatif à l'excellence du service.

Au troisième trimestre, nous avons traité 96 % des commandes non obligatoires de nos clients et, dans 89 % des cas, nous avons fourni les wagons le jour même.

Dans le même rapport, le CN souligne aussi qu'il a amélioré son service à l'égard de l'industrie du grain, déclarant fièrement ce qui suit:

La confiance et la fiabilité que nous avons développées pour établir ce système de transport robuste ont permis au CN de réaliser un nouveau record de placement [...]. La société a placé plus de 5 000 wagons par semaine, ce qui constitue un record pour le CN.

● (1835)

Même si les compagnies ferroviaires aimeraient faire croire à leurs clients agricoles et non agricoles que le décret qui établit des cibles d'un peu plus de 5 000 wagons par semaine aura des conséquences négatives et imprévues sur le service qu'ils obtiendront, je soulignerais que les renseignements dont vous disposez montrent que ces compagnies sont capables d'atteindre de telles cibles tout en réalisant leurs objectifs d'efficacité et en fournissant un niveau raisonnable de services à tous les secteurs et à toute la communauté agricole.

Cela dit, nous savons que, pour s'assurer que les objectifs du décret seront atteints et qu'il répondra aux besoins de l'industrie du grain, il ne faut pas seulement établir une cible générale. Le décret doit aussi énoncer des attentes claires concernant le transport de tous les produits de base dans tous les corridors et vers toutes les destinations, si on veut que sa mise en oeuvre aboutisse à un traitement juste et équitable pour tous les expéditeurs, peu importe leur taille.

Nous recommandons la tenue immédiate de discussions avec Quorum, l'entreprise officiellement mandatée pour surveiller le réseau de manutention et de transport du grain, afin que les directives et l'orientation liées au décret et aux mesures de suivi soient judicieusement mises en place, de sorte que le rendement pourra être mesuré et surveillé au cours des prochains jours, des prochaines semaines et des prochains mois.

Cela m'amène à mon dernier point. Avant de se lancer dans la tenue de consultations accélérées concernant la réglementation relative aux dispositions des accords sur les niveaux de services, il est absolument essentiel que les règles soient établies selon des lignes directrices clairement énoncées dans la loi. En nous appuyant sur le libellé de l'article 5 de la Loi sur les transports au Canada, en vertu de notre politique nationale en matière de transport, nous devons affirmer explicitement que le réseau est là pour répondre aux besoins de ses utilisateurs. Cette déclaration toute simple mais extrêmement importante est généralement considérée par la grande majorité des intervenants de la communauté de l'expédition comme une mesure essentielle pour s'assurer que les niveaux de services favoriseront la compétitivité des entreprises canadiennes et la croissance globale de l'économie nationale.

Avec cette orientation, nous commençons à nous éloigner de la capacité et des niveaux de rendement qui ont fait passer l'efficacité du réseau ferroviaire avant les besoins de ses clients. Avec cette orientation, nous pouvons commencer à veiller à ce que la croissance économique ne soit pas régie ou limitée par le réseau ferroviaire. Avec cette orientation, nous pouvons recommencer à nous concentrer sur la principale priorité de tous nos membres, c'est-à-dire d'être considérés à juste titre comme le fournisseur le plus fiable et le plus constant des produits que nous commercialisons à l'échelle du monde.

Merci.

● (1840)

Le président: Merci beaucoup, Greg.

J'ai fait une erreur; chaque témoin dispose de huit minutes. Vous n'avez pas excédé ce temps, et je l'apprécie beaucoup.

Nous allons maintenant entendre le témoignage de la Canadian Canola Growers Association. Brett Halstead en est le président, et Rick White, le premier dirigeant.

Je vous demanderais de vous nommer afin que les personnes qui ne vous connaissent pas personnellement sachent qui d'entre vous prend la parole.

M. Brett Halstead (président, Canadian Canola Growers Association): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Brett Halstead. Bonsoir à tous.

Mesdames et messieurs les députés, je vous remercie de nous avoir invités à comparaître ici aujourd'hui pour vous parler du projet de loi C-30.

La Canadian Canola Growers Association est une association nationale qui représente quelque 43 000 producteurs de canola au Canada. Étant donné que plus de 90 % de la production canadienne de canola est destinée aux marchés d'exportation, les producteurs de canola dépendent énormément du service ferroviaire canadien, tant pour ce qui est d'acheminer leurs produits à leurs clients que pour assurer la compétitivité de ces produits sur les marchés mondiaux.

La compétitivité et la fiabilité de notre secteur, lesquelles contribuent présentement à hauteur de 19 milliards de dollars par année à l'économie canadienne, sont fortement tributaires de la prévisibilité, de l'efficacité et de la rapidité du service ferroviaire au Canada. Dans les dix prochaines années, la demande pour nos produits devrait croître encore davantage. Les chaînes d'approvisionnement et la logistique du transport ferroviaire prendront encore plus d'importance, à mesure que notre industrie multiplie ses efforts pour atteindre notre nouvel objectif de 26 millions de tonnes de canola par année.

Au cours de la présente campagne agricole, les producteurs de canola ont fait une récolte record de 18 millions de tonnes de canola. Cela, conjugué à des cours relativement élevés du canola sur le marché, a conforté les producteurs de canola dans leur optimisme quant à leur avenir. Toutefois, les producteurs de canola n'ont pas pu retirer tous les avantages économiques qu'ils pouvaient escompter de cette récolte record, à cause de la défaillance du système ferroviaire, et en particulier du transport du produit par rail des silos à céréales aux terminaux.

Non seulement avons-nous perdu des occasions de commercialisation de nos produits, mais les agriculteurs, dont un grand nombre avaient établi des plans de commercialisation rigoureux, ont dû faire face à d'énormes problèmes de liquidités parce que leur canola reste entreposé dans des silos à défaut de pouvoir être livré en temps opportun.

La CCGA apprécie la détermination du gouvernement à résoudre les problèmes, à court et à long terme, que connaît le service de transport ferroviaire au Canada, et en particulier en ce qui concerne la crise dans le secteur des grains et des oléagineux.

Le gouvernement a annoncé une série de mesures destinées à améliorer la logistique du transport des grains, notamment un meilleur mécanisme de suivi. Ces mesures sont autant d'initiatives favorisant une plus grande responsabilisation du système de logistique sur le plan commercial. Nous tenons à souligner ici que, tout au long de ce processus, nous nous sommes employés à faire en sorte que l'encadrement de ce système soit fondamentalement revu afin de profiter à tous les expéditeurs par rail, indépendamment de la marchandise ou de la région géographique.

Avec la présentation du projet de loi C-30, nous avons une occasion extraordinaire de rééquilibrer la relation commerciale qui a historiquement fortement penché — et je pèse mes mots — en faveur d'une des parties, les transporteurs ferroviaires, lesquels constituent seulement un des intervenants dans la chaîne de valeur.

La CCGA appuie pleinement les solutions qui modernisent les relations commerciales entre les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires dans le cadre d'une responsabilisation équilibrée.

Rick.

M. Rick White (premier dirigeant, Canadian Canola Growers Association): Merci.

Je m'appelle Rick White.

Le déséquilibre dans la relation commerciale entre les transporteurs ferroviaires et les autres intervenants dans la chaîne d'approvisionnement du grain a été révélé au grand jour dans la présente campagne agricole, avec toutes ses répercussions néfastes sur les producteurs et l'énorme préjudice qu'il porte à l'économie du pays et à notre réputation de fournisseur fiable de denrées alimentaires.

Nous convenons qu'il est préférable de s'orienter vers des solutions axées sur le marché et un encadrement législatif à plus long terme plutôt que vers une intervention gouvernementale ponctuelle sur le marché. En somme, un encadrement prévoyant une responsabilisation équilibrée visant à promouvoir le comportement commercial dans la chaîne d'approvisionnement reposera essentiellement sur deux sources: des obligations de service et des relations contractuelles.

En ce qui concerne le premier point, il convient de définir plus clairement le sens de « installations convenables » dans la description des obligations du transporteur énoncées dans la Loi sur les transports au Canada. Les obligations de service du transporteur ferroviaire doivent satisfaire aux besoins de transport de l'expéditeur.

L'article 113 de la Loi précise que le transporteur ferroviaire « fournit des installations convenables pour la réception et le chargement des marchandises à transporter par chemin de fer ».

En définissant le service comme étant ce qui satisfait aux besoins de l'expéditeur, on règle de façon intrinsèque la question de la capacité sans que cela ne nécessite un décret gouvernemental, et cela permettrait de préciser le fait que le fournisseur du service est obligé

en vertu de la loi de faire le nécessaire afin d'être en mesure de transporter les marchandises qui lui sont confiées.

Cela doit être ajouté dans le projet de loi C-30. La définition actuelle est trop vague et doit être précisée de manière à éviter les mauvaises interprétations ou les subtilités juridiques.

Avec les propositions de modification de la Loi sur les transports au Canada, le renforcement des prévisions, la coordination accrue de la chaîne d'approvisionnement et la production des rapports pertinents sont tous des éléments très positifs. La planification de la capacité doit commencer dès maintenant en vue de la campagne agricole 2014-2015. En outre, il est crucial d'obtenir l'information pertinente auprès des divers groupes d'expéditeurs de denrées afin de disposer de renseignements prédictifs en ce qui a trait aux niveaux de production à court terme aussi bien qu'à long terme et au sujet de la commercialisation de ces produits. Au besoin, les exigences futures en matière d'expédition visant les transporteurs ferroviaires devraient être propres aux corridors à emprunter, pour garantir que le produit transporté est acheminé là où il doit aller, et non en fonction de ce qui est le plus commode pour satisfaire aux obligations de volume fixées aux termes d'une loi ou de la réglementation.

La limite prolongée d'interconnexion proposée constitue une mesure positive pouvant notamment insuffler une concurrence commerciale accrue dans l'ensemble de l'Ouest, tant pour les expéditeurs de grains que pour les autres expéditeurs. Il est essentiel d'augmenter la capacité du système. Il faut assurer l'augmentation de la capacité pour, tout d'abord, satisfaire aux besoins de tous les participants dans la chaîne d'approvisionnement, et ce, au regard de toutes les marchandises à transporter, et aussi pour satisfaire aux besoins futurs et ainsi saisir les occasions de croissance du marché d'exportation du Canada.

En ce qui concerne notre deuxième point, les ententes de niveau de services doivent contenir des dispositions établissant un régime de pénalités réciproques. La CCGA ainsi que d'autres expéditeurs formulent cette recommandation depuis le début du processus d'examen du service de transport ferroviaire en 2009; l'encadrement contractuel actuel est peu contraignant et pratiquement inefficace. Les ententes de niveau de services, si elles sont dotées de clauses impératives prévoyant notamment des pénalités réciproques en cas de manquement aux obligations de service, renforceront la responsabilisation entre les parties de la chaîne d'approvisionnement et les tiendra responsables l'une devant l'autre. Idéalement, ce régime ferait en sorte que les pénalités profitent aux producteurs ayant passé des contrats d'acheminement de grains avec des entreprises céréalières et qui ne reçoivent aucune indemnité en cas de défaillance du service convenu entre les entreprises céréalières et les transporteurs ferroviaires.

La communauté des expéditeurs réitère par ailleurs que les six modifications présentées au gouvernement en 2010 par la Coalition des expéditeurs par rail demeurent fondamentales en vue d'un changement significatif du mécanisme régissant les ententes de niveau de services. Il conviendrait d'intégrer ces modifications à cette loi. L'expérience vécue cette année a clairement démontré que les transporteurs ferroviaires jouissent d'une situation privilégiée, permettant de contourner les obligations légales qui leur incombent selon leur bon vouloir, pénalisant les producteurs agricoles canadiens, les autres expéditeurs de denrées et, en fin de compte, toute l'économie du pays.

Parmi les nombreuses répercussions pour le secteur des grains et des oléagineux, signalons un niveau sans précédent de stocks reportés qui aura des conséquences sur les marchés pendant plusieurs années à venir, une base élargie soutenue alors que les entreprises céréalières demandent aux producteurs de retenir leurs produits et, notre plus grande crainte, la réduction, voire la perte de marchés internationaux et de relations commerciales internationales à cause de l'image de vulnérabilité et d'inefficacité que projette la chaîne d'approvisionnement canadienne.

Le temps est venu de rééquilibrer les relations commerciales au sein de la chaîne d'approvisionnement, et de renforcer la responsabilisation par l'établissement de contrats rigoureux et efficaces portant sur le service et l'exécution des obligations. Le projet de loi C-30 donne justement l'occasion de le faire.

Nous sommes déterminés à travailler avec le gouvernement afin de nous assurer de saisir pleinement cette occasion, au bénéfice de nos producteurs et des participants dans la chaîne d'approvisionnement de toutes les marchandises transportées par rail.

Nous apprécions cette occasion d'avoir pu nous adresser à vous ce soir, et nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions. Merci.

● (1845)

Le président: Merci beaucoup de votre exposé.

La parole va maintenant à Matt Sawyer — à Calgary —, qui est le président de l'Alberta Barley Commission.

M. Matt Sawyer (président, Alberta Barley Commission): Bonsoir. Au nom de l'Alberta Barley Commission et des producteurs de grains du Canada, j'aimerais vous remercier de m'avoir invité à comparaître ici aujourd'hui pour discuter du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures, ou sous sa forme abrégée, le projet de loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains.

Je m'appelle Matt Sawyer, président de l'Alberta Barley Commission. Je représente Alberta Barley, qui regroupe plus d'un millier de producteurs d'orge, ainsi que les 45 000 agriculteurs représentés sous la bannière Les producteurs de grains du Canada, dont je suis également le vice-président.

La raison pour laquelle je me trouve à Calgary aujourd'hui plutôt qu'avec vous à Ottawa, c'est que j'ai annulé tous mes rendez-vous cette semaine parce que j'espérais expédier du grain. Hier soir à 17 heures, on m'a téléphoné pour me dire que le train — encore une fois — n'était pas venu et que le transport — prévu dans un marché passé en février — de mes 20 000 boisseaux de canola et de mes 60 000 boisseaux de blé était donc reporté d'une autre semaine. Ainsi, ces contrats de février et de mars ont encore été reportés, et je n'ai d'autre choix que d'attendre.

Cela dit, je suis certainement honoré et reconnaissant de pouvoir comparaître à la séance d'aujourd'hui, même si j'aurais vraiment espéré expédier mon grain.

Certes, je ne saurais trop insister sur le fait que cette crise est bien réelle et qu'elle entraîne de graves répercussions sur mon exploitation agricole et sur les autres exploitations canadiennes. Je sais que je ne suis pas le seul à en pâtir.

Le mandat d'Alberta Barley est de développer l'industrie canadienne de l'orge et d'accroître sa rentabilité. Ce dernier aspect est crucial pour la conduite des affaires, car il ne sert à rien de s'investir dans quelque chose si on ne peut pas faire de profits.

Ce qui me perturbe, c'est que les agriculteurs sont en butte à un système de transport qui empêche toute concurrence et les inhibe.

Je trouve qu'il est frustrant que notre système de transport laisse les agriculteurs assumer tous les coûts liés à ses failles. Nous avons perdu près de 3 milliards de dollars de revenus cette année à cause de la base et d'autres éléments qui ne feront que s'aggraver si nous ne trouvons pas une solution à long terme à ce problème urgent.

Si le système de transport ne change pas, je continuerai à perdre mon temps à attendre. Je suppose qu'il en allait de même pour les agriculteurs d'autrefois: on passe son temps à attendre un appel afin de pouvoir expédier son grain. Et quand on le reçoit enfin, on y va. On abandonne tout. On n'argumente pas; on y va pour ne pas laisser filer son unique occasion de livrer sa récolte.

En gros, pour faire une comparaison, je dirais que recevoir un appel pour expédier son grain cette année, c'est un peu comme attendre son rendez-vous pris deux ans plus tôt pour un examen IRM. Si on le manque, cette occasion est perdue. Essentiellement, c'est ainsi. Voilà ce que vivent les agriculteurs de l'Ouest canadien; quand nous recevons l'appel qui nous permet d'expédier notre grain, nous y allons.

L'année dernière, en raison des problèmes qui ont touché notre système de transport, les livraisons de grain ont été en grande partie reportées. C'est pourquoi les agriculteurs de l'Alberta Barley et des producteurs de grains du Canada appuient les modifications législatives proposées pour s'assurer que les livraisons de grain constitueront une priorité pour les deux prochaines années.

Les agriculteurs canadiens obtiennent des récoltes exceptionnelles. Ils font pousser les meilleurs produits du monde, à mon avis. À juste titre, nous sommes reconnus à l'échelle internationale pour nos produits de première qualité.

Malheureusement, nous avons acquis une autre réputation: celle d'un pays qui est incapable de mettre rapidement son grain sur le marché. Neuf agriculteurs canadiens sur dix dépendent de leurs exportations, et le Canada se classe au cinquième rang mondial sur le plan des exportations agricoles. Il est essentiel de maintenir la confiance de nos acheteurs étrangers pour le bien de notre économie.

Notre pays a été fondé grâce aux chemins de fer. Depuis près de 150 ans, les trains jouent un rôle crucial dans la viabilité du Canada. Nos compagnies ferroviaires affichent d'importants profits, tandis que les agriculteurs sont reconnus pour leur capacité d'expédier le grain vers les ports d'une façon qui inspire la confiance des consommateurs.

Comprenez-moi bien: je sais que les problèmes liés au réseau ferroviaire ne nuisent pas seulement aux agriculteurs. Tout le monde est touché.

Nous ne demandons pas de remplacer les livraisons des autres produits de base par du grain. Cependant, vu l'ampleur des récoltes de l'automne dernier, les agriculteurs manquent de liquidités. Nous devons expédier ce grain. Il faut payer les produits chimiques, les engrais et les appareils de chargement que nous utilisons, et nous sommes pris avec d'énormes quantités de grain que nous ne pouvons pas livrer parce que — encore une fois —, nous attendons des trains qui n'arrivent pas.

Il faut adopter des mesures législatives pour remédier à ce problème, car il n'y a pas qu'un facteur à prendre en considération. Nous ne pouvons pas décider des conditions météorologiques et nous assurer que les livraisons de grain s'accéléreront. Nous avons besoin de modifier la loi, car nous ne pouvons pas simplement passer des contrats plus stricts entre les compagnies céréalières et les compagnies ferroviaires et espérer qu'ils seront applicables du jour au lendemain.

Si on veut s'assurer que le grain sera expédié et qu'il continuera à l'être alors que les agriculteurs sont déjà en train de planter leur prochaine récolte, il faut absolument modifier la loi. Sinon, il ne restera plus qu'à espérer tirer les meilleurs résultats possibles d'un système qui — comme nous le savons — ne fonctionne pas.

• (1850)

C'est pourquoi nous nous réjouissons de l'examen de la Loi sur les transports au Canada qu'a entrepris le gouvernement. Nous appuyons le travail réalisé dans toute l'industrie afin d'en cerner les lacunes. Par exemple, les corridors nord-sud sont tout aussi importants que les corridors est-ouest.

Comme vous le diront mes collègues de l'industrie, nous avons des idées bien précises de mesures à prendre pour améliorer le système canadien de transport du grain. En voici quelques-unes. Il faut clarifier les notions d'« installations convenables » et les obligations de service ». Bien franchement, nous avons besoin d'un projet de loi qui a du mordant. Nous sommes d'accord pour accroître la responsabilisation, mais il nous faut aussi des mesures concrètes et tangibles. À l'heure actuelle, aucune disposition de la loi ne précise comment les compagnies ferroviaires doivent remplir leurs obligations de service, et le mot « convenable » n'est guère éclairant à cet égard.

L'actuel mécanisme de traitement des plaintes concernant le niveau de service et, tout particulièrement, la définition du mot « convenable » n'ont pas aidé les expéditeurs. En ce qui a trait aux accords sur les niveaux de services, nous sommes d'avis que les pénalités commerciales réciproques obligatoires devraient y être intégrées dans le cadre du processus réglementaire. Si deux parties sont disposées à passer un marché, cela voudra dire que les producteurs pourront enfin acheminer leur grain jusqu'au port. Les pénalités réciproques ont simplement pour fonction de s'assurer que tout le monde est responsable, ce qui est le pilier d'un système de transport fiable.

Nous sommes tous dans le même bateau; et il me semble que demander à un agriculteur ce qu'il faut faire pour régler le problème des chemins de fer, c'est un peu comme demander à un comptable comment réparer une moissonneuse-batteuse. Voici ce que j'ai à dire. Les agriculteurs ont toujours été disposés à se mobiliser pour remédier au problème. L'hiver dernier, avec des politiciens, des représentants des fabricants de produits chimiques et d'autres joueurs de l'industrie, nous avons tenu de nombreuses réunions où nous avons discuté des mesures à prendre pour corriger la situation. Comment obtenir un train? Comment l'envoyer jusqu'à la côte? Il fait trop froid. Eh bien, au bout du compte, chacun d'entre nous a convenu qu'il fallait apporter des améliorations au système pour qu'il fonctionne; et je suis certain d'une chose: si cela n'avait tenu qu'à moi, j'aurais fait le nécessaire pour que ce soit le cas.

Toutefois, il ne devrait pas revenir aux agriculteurs de régler le problème, et ce n'est pas à nous de déterminer comment améliorer l'efficacité du système ferroviaire. Nous voulons seulement expédier nos produits et, grâce à des processus comme celui-ci, nous pouvons

nous assurer de trouver des façons d'améliorer l'efficacité du système afin d'en arriver au résultat souhaité.

Je suis profondément déçu de constater que la crise du transport ferroviaire nous a coûté près de 2,5 milliards de dollars et a entaché notre réputation d'expéditeurs fiables. Les producteurs de grains du Canada et l'Alberta Barley Commission appuient les modifications proposées et — certes — espèrent que l'avenir sera plus prévisible pour les agriculteurs. Nous voyons ce processus comme la première étape judicieuse d'une série de mesures visant à nous assurer que les compagnies de chemin de fer continueront à répondre aux besoins des entreprises canadiennes, et nous serions heureux de participer à d'autres discussions éventuelles.

Merci beaucoup.

• (1855)

Le président: Je vous remercie beaucoup, Matt. Merci pour vos commentaires et pour avoir respecté le temps qui vous était imparti.

Avant de lancer la première série de questions, je veux souhaiter la bienvenue à M. Goodale, qui s'est joint au comité ce soir pour notre étude du projet de loi C-30.

À vous de commencer, madame Brosseau. Vous avez cinq minutes.

Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NPD): Je remercie tous les témoins d'avoir accepté de comparaître dans un délai aussi court. Nous savons tous à quel point il est important de faire tout en notre pouvoir pour en arriver au meilleur projet de loi possible, et je vous remercie pour tous les renseignements et toutes les suggestions de modifications que nous avons reçus jusqu'ici.

Monsieur Sawyer, pour revenir sur certains commentaires que vous avez formulés au sujet du projet de loi, j'aimerais savoir si vous trouvez qu'il a assez de mordant dans sa forme actuelle.

M. Matt Sawyer: Nous sommes très enthousiasmés par les accords sur les niveaux de services. Nous croyons que de tels accords peuvent avoir assez de mordant, si je puis dire, pour créer un système fiable et efficace... Alors, est-ce suffisant? À notre avis, c'est assurément un bon début, mais nous cherchons des solutions à long terme que nous pourrions continuer à peaufiner afin de nous assurer que le transport du grain se poursuivra. Ensemble, nous avons l'occasion de corriger cette situation qui dure depuis des années.

Vous m'avez demandé si le projet de loi a assez de mordant. Il en a assez pour mettre les choses en branle, mais nous sommes convaincus qu'il y a autre chose que nous pourrions faire pour accroître la concurrence dans l'avenir.

Merci.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Voici certaines choses que nous demandons depuis un bout de temps en tant que parti de l'opposition.

Nous avons posé des questions à la Chambre, mais nous avons aussi demandé qu'on fasse passer les amendes d'environ 100 000 \$ à 250 000 \$. À l'heure actuelle, l'amende maximale est de 100 000 \$. De plus, nous aimerions qu'un mécanisme soit mis en place pour indemniser les agriculteurs.

Je me demande si certains témoins pourraient parler de l'importance d'indemniser les agriculteurs pour les pertes qu'ils ont subies à cause de cette crise du grain. Cette situation est tout à fait indépendante de leur volonté. Nous pourrions avoir le meilleur grain — le vôtre. Nous avons du grain de renommée internationale, mais cela ne veut pas dire grand-chose si nous ne pouvons pas l'acheminer.

J'aimerais simplement savoir si vous avez des commentaires à faire concernant l'indemnisation des agriculteurs pour les pertes qu'ils ont subies à cause de cette crise.

Le président: D'accord.

M. Rick White: Je vais répondre à la question.

Le président: Nous avons un petit...

Mme Ruth Ellen Brosseau: Vous pourriez répondre à tour de rôle, je suppose.

Le président: Est-ce que la question s'adressait à Matt?

Mme Ruth Ellen Brosseau: Oui, et peut-être que les autres témoins pourraient aussi y répondre ensuite.

Le président: Matt, pourriez-vous répondre à la question? Ensuite, ce sera le tour de Brett et Greg.

● (1900)

M. Matt Sawyer: En ce qui concerne le versement d'indemnités aux agriculteurs, il y aura certainement une occasion à cet égard quand les accords sur le niveau de services seront en place. Nous pensons qu'un système transparent nous permettra d'être indemnisés.

L'élargissement de la base s'est révélé très coûteux pour nous. Si nous pouvions avoir un système qui nous permettrait, selon ce que nous décidons, d'expédier notre grain en octobre, en novembre ou en décembre ou de le conserver jusqu'au printemps ou plus tard encore, il en sera ainsi. Si le système transparent... Je pense qu'il est trop tard pour retourner en arrière et prendre des mesures rétroactives.

Nous espérons tous bénéficier d'un système fiable et transparent sur lequel nous pourrions compter. Nous voulons savoir à quels mois nous allons livrer notre grain et nous voulons que les niveaux de base soient conséquents. Je pense que, si nous pouvions régler le problème une fois pour toutes, les agriculteurs y verraient une solution satisfaisante.

Le président: Brett, avez-vous un commentaire à faire rapidement? Ce sera ensuite au tour de Greg.

M. Rick White: Je peux répondre à cette question.

En ce qui concerne les pénalités établies par décret, nous voyons cela comme une mesure non pas à long terme, mais à très court terme. Nous aimerions que cela soit remplacé par des relations contractuelles entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires qui seraient assorties de pénalités réciproques. Une fois que de telles pénalités seront établies, le marché pourra bien suivre son cours; et, en cas de manquement par la compagnie de chemin de fer, la compagnie versera une pénalité à l'expéditeur, qui la versera ensuite à l'agriculteur pour l'indemniser. Voilà notre vision de l'avenir.

La pénalité de un million de dollars par jour dont vous parlez vise le respect des exigences du décret, qui est une mesure très temporaire servant à établir une norme minimale. Nous voyons cela comme une mesure à très court terme; ce n'est pas la solution à long terme.

Le président: Greg.

M. Greg Cherewyk: Je pense que mon commentaire reviendra un peu au même que le vôtre. Qu'il soit question du montant de l'amende ou des indemnisations des agriculteurs, nous revenons toujours sur le même enjeu, et il s'agit de la responsabilisation dans le système.

Ce que je tiens à souligner, c'est que la responsabilisation commence par la relation entre l'expéditeur et le transporteur. Tout repose sur le transport du fret ferroviaire. Qu'on expédie des marchandises dans des conteneurs, dans des fourgons multimodaux, dans des wagons-trémies ou dans des wagons couverts, notre produit

est acheminé vers des ports et vers des clients nord-américains par train. Si nous pouvons d'abord faire en sorte que le transport soit prévisible et que les responsabilités soient partagées équitablement, alors nous pourrions chercher des moyens de responsabiliser aussi le reste de la chaîne d'approvisionnement, y compris les agriculteurs à la base de la chaîne.

Le président: Merci beaucoup. Merci, madame Brosseau. Je précise pour les personnes qui nous suivent par téléconférence que Mme Brosseau fait partie du Nouveau Parti démocratique.

Je vais maintenant céder la parole à M. Lemieux, du Parti conservateur. Vous avez cinq minutes.

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): Je remercie les témoins d'avoir pu se présenter moyennant un préavis aussi court pour discuter de cet important projet de loi.

Nous avons parlé des problèmes généraux qui touchent les récoltes. Rapidement, je vais demander à chacun d'entre vous si vous avez des chiffres à nous fournir concernant, par exemple, les récoltes de canola. Quel était le volume des récoltes cette année? Combien de tonnes reste-t-il à expédier, selon vous? Vous n'avez peut-être pas ces chiffres... Je ne sais pas si c'est le cas.

M. Rick White: L'industrie du canola accuse un retard très marqué. Je n'ai pas les plus récentes statistiques à ce chapitre, mais, si on se fie aux résultats actuels, il restera encore 3,3 millions de tonnes de canola d'ici la fin de la campagne agricole, et ce, même à la vitesse de transport actuelle. Nous aurons donc un retard à combler, c'est évident. Nous ne devrions pas avoir un stock de 3,3 millions de tonnes de canola en fin de campagne.

L'an dernier, c'était 600 000 tonnes. Il nous reste au moins de trois à quatre fois plus de stocks cette année, et c'est pour le canola seulement.

M. Pierre Lemieux: Merci. Qu'en est-il des légumineuses?

M. Greg Cherewyk: Nous avons produit environ 3,8 millions de tonnes de pois, 1,8 million de tonnes de lentilles, un peu plus de 200 000 tonnes de haricots et près de 200 000 tonnes de pois chiches. Pour ce qui est de cultures spéciales, nous avons produit 165 000 tonnes de moutarde, 130 000 tonnes de graines à canaris et 52 000 tonnes de tournesol.

Je ne saurais vous dire précisément quelle quantité de ces produits a été transportée ou non jusqu'ici, mais je peux vous dire que, selon les prévisions, il restera de 800 000 à plus de un million de tonnes en fin de campagne, ce qui sera un record et excédera assurément les stocks de l'an dernier.

● (1905)

M. Pierre Lemieux: D'accord, merci.

Qu'en est-il de l'orge?

M. Matt Sawyer: Je n'ai pas non plus ces chiffres devant moi, mais je peux certainement vous dire qu'il restera beaucoup de stocks d'orge; j'en suis sûr. Je n'ai pas le chiffre précis. D'ailleurs, en venant ici aujourd'hui, j'ai eu une discussion à ce sujet avec des clients à moi, et il voulaient aussi vous faire part de leurs préoccupations. Ils ont de la difficulté à obtenir de l'orge, et ils songent même à en importer pour combler leurs besoins. Il y a beaucoup d'orge au Canada; espérons que les vaches en mangeront le plus possible.

M. Pierre Lemieux: Je voulais seulement avoir une idée sommaire de la situation selon le type de culture parce que, comme je l'ai dit, nous avons surtout parlé du tonnage global brut des récoltes. Cela m'amène alors à la question suivante, au sujet du chiffre de un million de tonnes par semaine. Certes, après avoir consulté des intervenants de l'industrie — y compris les compagnies ferroviaires —, nous sommes d'avis que cet objectif était considéré comme étant ambitieux mais atteignable et qu'il ne compromettrait pas la capacité de transporter d'autres produits par train. Donc, en d'autres mots, nous croyons que cela encourage le transport du grain, mais pas au point d'avoir une incidence majeure et substantielle sur le transport des autres produits. J'aimerais savoir ce que vous pensez de l'objectif de un million de tonnes par semaine.

Je pourrais peut-être commencer par le canola. Quelle est votre opinion à ce sujet?

M. Rick White: Eh bien, même si l'on transportait effectivement un million de tonnes par semaine, quand on regarde le tableau d'ensemble, on se rend compte qu'il nous restera encore un total de 23 millions de tonnes en fin de campagne. Nous aurons encore 3,3 millions de tonnes de canola. Et, quant au chiffre que vous demandiez au sujet de l'orge, on prévoit qu'il restera 2,4 millions de tonnes pour cette culture seulement. Comme je l'ai dit, ces chiffres sont fondés sur une capacité de transport ferroviaire accrue de un million de tonnes par semaine.

M. Pierre Lemieux: D'accord.

Pour l'orge, quels sont les chiffres?

M. Matt Sawyer: Merci, Rick, de votre intervention. Nous sommes exactement dans la même situation. Certes, nous vous remercions de mettre le problème en lumière, mais nous voyons les choses à long terme et nous voulons aller de l'avant. Nous savons que, même si on atteint la vitesse de transport souhaitée, il restera des stocks; mais c'est la solution que nous avons trouvée, et nous avons hâte qu'elle soit adoptée. Au moins, ainsi, du grain sera transporté.

M. Pierre Lemieux: J'aimerais seulement vous poser une question sur les légumineuses. Greg.

M. Greg Cherewyk: Je crois que, tout à l'heure, vous allez entendre le témoignage de Wade Sobkowich, de la Western Grain Elevator Association, qui a recueilli pour vous des données très complètes en ce qui a trait aux stocks qu'il reste à transporter et à ce qu'il faudrait faire au cours des prochains mois. Concernant les légumineuses et les cultures spéciales, nous voulons souligner ceci: tout en essayant d'atteindre ces cibles, tout en essayant d'assurer le mouvement de nos produits à partir des Prairies à raison d'un trafic hebdomadaire de 5 500 wagons par chemin de fer, nous devons veiller à ce qu'il y ait des wagons affectés tout spécialement au transport de ces cultures, ou à ce que la répartition ou la distribution des wagons assure un traitement juste et équitable pour tous les expéditeurs — les petits comme les gros —, et ce, pour tous les produits et tous les corridors. Ce sera la mesure la plus cruciale.

Le président: Merci beaucoup de votre temps.

C'est maintenant le tour de M. Goodale, du Parti libéral. Vous avez cinq minutes.

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Merci de me donner la parole, monsieur le président. Je vous remercie également de votre accueil.

Je suis ravi d'être ici ce soir avec Mark Eyking et d'autres collègues, ainsi qu'avec les témoins qui nous fournissent des renseignements très utiles et importants.

Il y a trois aspects généraux que j'aimerais aborder. Je devrais peut-être poser mes trois questions d'un coup et laisser ensuite aux témoins le plus de temps possible pour y répondre.

Premièrement, est-ce qu'il serait utile, dans le cadre de notre étude du projet de loi, de voir à quoi pourraient ressembler les projets de règlement? Le principal objet du projet de loi est de donner des pouvoirs réglementaires, mais aucun règlement n'a été rendu public. Je me demande s'il serait utile de voir dès le départ ce que le gouvernement a en tête à cet égard.

Deuxièmement, en ce qui concerne les contrats entre les compagnies céréalières et les agriculteurs — dont il est question dans le projet de loi — et la possibilité que des règlements soient adoptés en vertu de la Loi sur les grains du Canada, est-ce que les dispositions réglementaires devraient préciser les dommages ou les pénalités à payer aux agriculteurs dans l'éventualité où certaines modalités de livraison énoncées dans un contrat ne seraient pas respectées par les compagnies céréalières? Devrait-il y avoir des conséquences si on n'est pas en mesure de livrer alors qu'on est obligé de le faire par contrat, et, le cas échéant, quelles seraient ces conséquences? En outre, devrait-il y avoir des dispositions qui imposeraient une certaine forme de transparence et d'éventuelles limites sur le calcul de ce qu'on appelle la base, les déductions qui semblent — selon certaines histoires qu'on entend, du moins — gruger environ 50 % du prix du grain destiné à l'étranger? Ce pourcentage est absorbé avant même que l'agriculteur touche son argent, alors comment peut-on accroître la transparence et imposer une certaine limite concernant cette base?

Troisièmement, pour ce qui est de l'autre type de contrat mentionné dans le projet de loi — les accords sur les niveaux de services entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer passés en vertu de la Loi sur les transports au Canada — est-ce que les dispositions réglementaires à cet égard devraient préciser très clairement les niveaux de services attendus par ces compagnies? Est-ce que les dispositions réglementaires devront aussi indiquer explicitement de quelle façon le rendement sera mesuré — que ces compagnies fournissent ou non un rapport à ce sujet — et être très claires en ce qui a trait au paiement de dommages-intérêts aux agriculteurs quand le service ne correspond pas à ce qui était indiqué dans l'accord sur le niveau de services?

Est-ce que ces trois aspects — premièrement, la définition du service, deuxièmement, la façon de le mesurer, et troisièmement, et les conséquences si le niveau de services n'est pas à la hauteur — devraient être abordés dans les dispositions réglementaires, devraient-ils l'être dans la loi en tant que telle?

Enfin, en ce qui concerne la Loi sur les transports au Canada, si on met de côté la notion d'« installations convenables » — libellé vague qui n'a pas été changé depuis cent ans —, est-ce que nos témoins sont d'avis — et je crois que c'est ce qu'ils ont dit — que les obligations de service des compagnies de chemin de fer doivent être définies comme étant l'obligation de répondre aux besoins de leurs clients? En d'autres mots, les règles sont conçues pour défendre les intérêts des clients, pas des compagnies ferroviaires. Cela changerait assurément le paradigme qui existe depuis 143 ans au pays.

Je souhaitais poser ces questions, monsieur le président, et écouter ce que les témoins ont à dire à ce sujet.

● (1910)

Le président: Ils auront peut-être le temps de répondre très brièvement à vos questions, car la majeure partie du temps qui vous était imparti a été englouti par vos questions. Si un témoin veut prendre la parole en premier, qu'il le fasse.

Greg.

M. Greg Cherewyk: Je vais tâcher de formuler une réponse et butiner un peu dans vos questions. Je vais peut-être commencer par la dernière question et faire un lien avec la première.

Dans votre dernière question, vous avez demandé si le mot « convenables » convenait dans la définition de service. Selon nous et selon la Coalition des expéditeurs par rail, avec qui nous discutons de ces questions depuis trois ans, ce n'est pas le cas. Nous devons moderniser le libellé de la loi. Nous devons l'adapter au XXI^e siècle. Les obligations de service des compagnies ferroviaires doivent être plus claires et mieux définies.

Comme je l'ai dit dans mon discours préliminaire, nous commencerions par indiquer clairement que le système est là pour répondre aux besoins de ses utilisateurs, point à la ligne. C'est ce que nous ferions en premier.

Pour répondre à la première question — s'il serait utile de voir les projets de règlement, alors que le processus de rédaction s'amorce —, je pense qu'il y a toute une communauté d'expéditeurs — du domaine agricole et d'autres domaines — qui est disposée à participer à cet examen accéléré et ciblé de la réglementation. Certes, nous aimerions participer aux discussions afin de nous assurer que les points que vous avez soulevés concernant l'importance de préciser et de définir les obligations de service des compagnies de chemin de fer seront abordés dans les dispositions réglementaires. Nous voudrions être certains qu'il sera question de la mesure du rendement afin que, quand nous établirons une obligation de service et une norme de rendement connexe, nous évaluions ensuite l'efficacité du service en fonction de cette norme, puis — et cette mesure est très importante pour la communauté agricole — nous établissions une pénalité financière en cas de manquement aux obligations.

Le président: Merci beaucoup.

La parole revient maintenant aux conservateurs.

Monsieur Payne, vous avez cinq minutes. Allez-y.

M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC): Je remercie les témoins de leur comparaison. Comme l'ont dit mes collègues, ce projet de loi est très important pour assurer le transport du grain.

Vous avez fait une observation intéressante dans votre discours préliminaire, monsieur Cherewyk. Vous avez parlé du rapport pour le troisième trimestre du CN et du fait que cette compagnie a réussi à livrer 5 000 wagons par semaine. À mon sens, cela correspond déjà à ce que le décret... et la demande... J'ai donc trouvé cela plutôt intéressant.

Vous avez également parlé des compagnies de chemin de fer et laissé entendre que vous n'obtiendrez peut-être pas le service attendu parce qu'elles doivent maintenant déplacer tous ces wagons. Cela dit, j'ai parlé avec un de mes mandants qui possède une entreprise d'engrais, et il a affirmé la même chose, c'est-à-dire que le CP dit qu'il ne pourrait pas transporter autant de produits à cause de cela.

J'aimerais simplement savoir si vous avez d'autres commentaires à faire à ce sujet. Ensuite, j'inviterais les représentants des producteurs de canola et d'orge à me dire s'ils ont aussi eu vent d'une telle information.

• (1915)

M. Greg Cherewyk: Oui. Je vais répéter ce que j'ai dit dans mes observations préliminaires: nos membres — les expéditeurs de légumineuses et de cultures spéciales — se sont fait dire que leur service en souffrira. Il en est ainsi à cause de la nature du

déplacement, du corridor qu'ils veulent utiliser. Ils se sentent très menacés actuellement tant par les actions que par les déclarations des compagnies de chemin de fer. Il y a une menace qui plane sur eux, et certains faits montrent d'ailleurs qu'elle a déjà commencé à se concrétiser.

De plus, j'ajouterais que nous avons également des relations très étroites avec un grand nombre d'expéditeurs issus d'autres secteurs — mines, foresterie, etc. — et qu'ils nous disent exactement la même chose. Ils craignent aussi que les décrets entraînent une détérioration du service dans d'autres secteurs et du transport dans divers corridors, et c'est pourquoi je répète constamment que nous ne devons pas nous contenter d'établir une cible: nous devons également commencer à définir nos attentes en matière de transport pour les différents corridors — et ce, pour tous les produits — afin de nous assurer que tous les expéditeurs — quelle que soit leur taille — qui acheminent des produits vers n'importe quelle destination seront traités de façon juste et équitable tout au long du processus.

M. LaVar Payne: Avez-vous des commentaires à faire au nom des producteurs de canola?

M. Rick White: Oui. Le décret a occasionné une poussée inattendue de la demande; les compagnies de chemin de fer doivent transporter le plus grand volume de produits possible dans les plus brefs délais possible, et elles commencent à engorger certains corridors, surtout ceux de la côte Ouest. Même si elles s'efforcent activement d'acheminer le grain — ce qui est très apprécié —, il n'y a pas de stimulation liée à la demande dans ce système, et nous devons trouver une autre solution le plus vite possible. C'est là que l'interprétation du mot « convenables » entre en jeu. Si nous pouvions le redéfinir enfin que les compagnies ferroviaires comprennent qu'elles ont besoin de répondre aux besoins des expéditeurs et d'acheminer leurs produits au bon endroit, l'industrie fera un pas de géant.

M. LaVar Payne: Merci.

Monsieur Sawyer, avez-vous un commentaire à faire?

M. Matt Sawyer: Oui. À elles seules, les pertes que nous avons subies au cours de l'année dernière seulement nous donnent presque envie de trouver un moyen d'expédier nos produits avec notre propre matériel ferroviaire. C'est assurément cet aspect que nous devons examiner en vue de renforcer la capacité, la concurrence et le service. En tant que pays exportateur, nous sommes extrêmement dépendants des chemins de fer, et si nous voulons continuer à nourrir la planète, nous devons, d'ici l'année 2050, accroître encore davantage notre utilisation du transport ferroviaire par rapport à cette année. Cela dit — comme vous l'avez tous entendu —, pour répondre à la demande mondiale, nous devons produire cette année-là autant d'aliments que nous en avons produits au cours des dix derniers millénaires, et le Canada sera en mesure de le faire.

Le point essentiel, c'est que nous devons travailler avec les compagnies ferroviaires et veiller à ce qu'elles élargissent la concurrence et le service, mais il faut aussi que les accords se concrétisent. Les accords doivent avoir du mordant pour obliger ces compagnies à le faire; sinon, il faudrait plus de concurrence sur les voies ferrées.

M. LaVar Payne: D'accord. Je trouve que c'est intéressant, car, par le passé, je travaillais dans le secteur privé, pour une société de pétrochimie internationale à Medicine Hat. Des cultivateurs de céréales m'ont alors fait part de leur point de vue. Quand je travaillais pour cette entreprise, il y avait toujours un problème avec les voies ferrées. Ce n'est rien de nouveau. Je suis convaincu que les compagnies pourraient adopter une solution assez simple pour trouver... comment fournir et transporter les récoltes de nos producteurs, conformément à ce qui est attendu d'elles.

Je crois que M. Sawyer a mentionné ce qu'il pourrait faire pour inciter les compagnies ferroviaires à prendre des mesures correctives.

Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il est presque écoulé.

M. LaVar Payne: Merci, monsieur le président.

Le président: C'est à vous, monsieur Allen. Allez-y. Vous avez cinq minutes.

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Comme tout le monde, je souhaite remercier les témoins d'avoir accepté de comparaître malgré un préavis aussi court.

Ma première question s'adresse à Brett.

J'aimerais discuter de l'importance des exploitants de chemin de fer d'intérêt local et de la possibilité pour eux à l'heure actuelle — bien que ce ne soit pas abordé dans le projet de loi — de contribuer à éliminer l'arriéré au chapitre du transport du grain. Y aurait-il une solution à laquelle nous n'avons pas pensé ou dont nous n'avons pas discuté?

• (1920)

M. Brett Halstead: Eh bien, toute aide qui permettrait d'accroître la capacité est souhaitable, mais nous ne voulons pas que l'aspect géographique soit le principal facteur qui entre en jeu. Les exploitants de chemin de fer d'intérêt local pourraient certainement jouer un rôle à cet égard, mais ce rôle doit être déterminé par le marché. Ils pourraient assurément donner un coup de main, mais il faut que l'incitatif vienne du marché.

M. Malcolm Allen: À mon sens, il s'agit d'une mesure à long terme. Le projet de loi doit faire deux choses, selon moi. La première, c'est prolonger le décret à court terme, et la deuxième, c'est commencer à préparer l'avenir à moyen et à long termes en ce qui a trait aux accords sur les niveaux de services et aux mesures réglementaires, entre autres.

Franchement, je me demande si les compagnies ferroviaires d'intérêt local pourraient nous prêter main-forte dans l'immédiat. Je suis d'accord avec vous: les lois du marché doivent les inciter à le faire, mais ces compagnies pourraient-elles jouer un rôle — quel qu'il soit — à très court terme ou à moyen terme afin d'accélérer le processus, ou est-ce une possibilité que nous ne devrions pas envisager à ce stade?

M. Brett Halstead: Eh bien, comme Matt l'a dit tout à l'heure, je n'ai pas la prétention d'avoir une expertise concernant la façon dont les compagnies ferroviaires devraient gérer leurs affaires. Cependant, je pense que le rôle des exploitants de chemin de fer d'intérêt local est de rassembler les 100 wagons à déplacer et de les acheminer vers la voie ferrée principale. Ensuite, cette voie ferrée-là peut réaliser le travail efficace qu'on attend d'elle, c'est-à-dire déplacer ces 100 wagons d'un point important à un autre point important.

S'il y a des lacunes dans la loi, je pense qu'en l'examinant, on conviendra peut-être que les chemins de fer d'intérêt local pourraient jouer un rôle encore plus crucial. Ma compréhension limitée du

projet de loi ne me permet pas de dire si cela pourrait fournir des solutions.

M. Malcolm Allen: À coup sûr, je ne suis pas un spécialiste des chemins de fer, moi non plus; sauf pour ce qui est des trains miniatures, peut-être. La plupart d'entre nous en avaient un.

Greg, auriez-vous des observations à faire concernant le rôle que les chemins de fer d'intérêt local pourraient jouer afin de résoudre le problème? Pourraient-ils contribuer à régler cette crise dans l'immédiat?

M. Greg Cherewyk: Je pense qu'à court terme leur rôle correspond précisément à ce qui a été dit. Ils recueillent les produits pour la ligne principale. Ce sont des partenaires du CN et du CP, les grandes lignes de chemin de fer. Dans un environnement où ces deux transporteurs tâchent surtout de boucler rapidement leurs cycles et d'acheminer promptement les marchandises, leur rôle n'est pas aussi important qu'il pourrait l'être. Si nous pouvions revenir à un système qui répond aux besoins de tous ses utilisateurs, je suis convaincu que ce rôle serait accentué.

M. Malcolm Allen: Greg, je pense que vous avez parlé de cette idée plus que les autres, bien qu'ils y aient aussi fait allusion: celle que les deux principaux chemins de fer veulent boucler rapidement leurs cycles. En gros, ils veulent acheminer la marchandise au lieu le plus proche et faire les allers-retours les plus brefs possible. Vous avez laissé entendre que de telles situations se produisent déjà. De toute évidence, nous devons voir s'il y a des preuves de cela. Bien sûr, vous pourriez en fournir si en avez, et je suis certain que d'autres intervenants feront la même chose s'ils en ont et qu'ils peuvent en témoigner.

Devrait-on prévoir certaines mesures dans le projet de loi pour éviter ce genre de situations? Il contient essentiellement une disposition temporaire de deux ans. Au moins, jusqu'à ce que nous en arrivions à ce que vous souhaitez tous, c'est-à-dire des accords sur les niveaux de services qui ont du mordant et qui éliminent la notion de « convenable », un mot au sens très large...

Pourrions-nous faire quelque chose pour nous assurer que les compagnies ferroviaires ne feront pas de toutes petites boucles dans l'unique but de pouvoir dire qu'ils déplacent 11 000 wagons?

M. Greg Cherewyk: Comme je l'ai dit dans mon témoignage préliminaire, nous devons voir plus loin que les cibles de wagons et de tonnage total qui ont été fixées et établir des exigences un peu plus précises en ce qui a trait à chacun des corridors, des produits et des destinations.

Je pense que ce qu'il faut faire au plus vite, c'est discuter avec Quorum, le surveillant du système de manutention et de transport du grain, et déterminer la meilleure façon d'aller de l'avant pour s'assurer que le décret et les mesures subséquentes contiendront des directives claires; ensuite, nous devons nous doter des outils nécessaires pour vérifier si les compagnies respectent les exigences et les délais.

M. Malcolm Allen: Si je vous comprends bien, vous dites qu'il faut s'y attaquer dès maintenant.

Le président: Excusez-moi. Le temps est écoulé.

Merci, monsieur Allen.

M. Malcolm Allen: Merci, monsieur le président.

Je voulais simplement m'assurer qu'il parlait de mesures immédiates.

Le président: Le prochain député sera le dernier intervenant de cette série de questions.

La parole va à monsieur Dreeshen. Vous avez cinq minutes.

M. Earl Dreeshen (Red Deer, PCC): Merci à tous les témoins d'être ici.

Monsieur Cherewyk, les chiffres que vous avez présentés étaient vraiment révélateurs en ce qui en trait au troisième trimestre de 2012 et à la capacité du CN. Je suis certain que les représentants écoutent. Nous aurons la chance, si les gens veulent nous écouter de 20 h 30 à 21 h 30, de leur poser des questions sur certains de ces points et de voir quelles sont les mesures, parmi celles qui ont été prises, qui ont entraîné cette détérioration de leurs compagnies. Je suis certain qu'il s'agit d'une chose que l'on abordera.

Une des autres choses dont vous venez de parler touchait Quorum. Pourriez-vous en parler un peu? Selon vous, que doivent-ils examiner afin d'obtenir les mesures appropriées en vue d'aider toutes les composantes du système dont nous parlons actuellement?

• (1925)

M. Greg Cherewyk: Tout d'abord, je ne vais pas prétendre parler au nom de Quorum. Ce sont ces gens qui doivent s'asseoir avec le gouvernement et décider de concert avec lui de la marche à suivre pour déterminer si les conditions du décret concernant le transport de toutes les denrées vers tous les expéditeurs, petits, moyens et grands, sont respectées.

Tout d'abord, veillons à ce que la conversation ait lieu immédiatement, de sorte que nous puissions déterminer, dans un premier temps, s'il est possible ou non de recueillir les données aujourd'hui, et, ensuite, la rapidité avec laquelle nous pouvons entreprendre la mesure du rendement. Cette étape doit avoir lieu immédiatement. Nous avons besoin de lignes directrices pour établir nos attentes concernant ces mouvements, et nous devons mesurer le rendement des compagnies ferroviaires en fonction de ces lignes directrices immédiatement.

M. Earl Dreeshen: Pulse Canada travaille également de concert avec le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes. Je me demande si vous avez eu des discussions avec eux. Ils examinent le rendement ainsi que la chaîne d'approvisionnement pour toutes les récoltes, ainsi que l'innovation et la capacité. Y a-t-il des choses dont vous avez discuté ou qui ont fait l'objet de discussions dont nous devrions être informés tandis que nous réfléchissons à l'élaboration de notre loi et des règlements connexes?

M. Greg Cherewyk: Tout d'abord, nous avons entendu parler de l'intention d'élargir et d'améliorer les rapports publics sur le rendement produits dans le cadre du Programme de surveillance du grain, et nous sommes entièrement en faveur de cela. Encore une fois, cela dépend de la vitesse à laquelle nous pouvons mettre les choses en place et de la vitesse à laquelle nous pouvons veiller à ce que ces mesures soient prises et que les rapports soient établis. L'élargissement du programme et les mesures qu'ils envisagent sont conformes aux recommandations qui ont été formulées par le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes. Le Groupe de travail appuie fortement l'élargissement du programme, et nous avons entendu dire qu'on s'engageait à aller de l'avant et à le faire.

Aussi, il y a les travaux du Groupe qui étaient axés sur les ententes de niveaux de services, par exemple. Nous devrions vraiment nous concentrer sur les résultats et les efforts du Groupe de travail lorsque nous allons commencer notre consultation accélérée sur l'élaboration de règlements liés aux dispositions sur les niveaux de services, afin de nous assurer que les dispositions des règlements correspondent à ce qui, selon ce qu'a dit l'industrie, est nécessaire, c'est-à-dire les

éléments, les composantes et les détails des ententes de niveaux de services.

M. Earl Dreeshen: Merci.

Monsieur White, peut-être que vous pourriez nous donner vos impressions concernant les ententes de niveaux de services avec l'industrie du canola et l'orientation que, selon vous, nous devrions adopter à cet égard.

M. Rick White: Quant aux ententes de niveaux de services, je vais répéter le fait qu'elles doivent comporter des pénalités réciproques, puisqu'elles inciteront les deux parties contractantes à faire preuve de responsabilité l'une envers l'autre. Cette mesure sera très utile. C'est la responsabilité qui fait défaut, aujourd'hui. Actuellement, le système fait fond sur la bonne volonté, nous sommes dans le pétrin parce que la bonne volonté ne fonctionne pas. Nous avons besoin d'une responsabilité accrue pour donner lieu à ces pénalités réciproques dans les ententes de niveaux de services.

Si vous me le permettez, je vais seulement parler du volet information de Quorum. Une autre information manquante, qui semble causer certains problèmes cette année en particulier, c'est le manque de planification de la capacité pour l'avenir et le manque de reconnaissance de la part des compagnies ferroviaires, qui n'ont pas semblé savoir qu'il y avait ici une énorme récolte à transporter jusqu'à ce que la campagne soit presque terminée. Nous, les agriculteurs, l'avions vue venir en juin, en juillet et en août. Nous savions tous que cela s'en venait, mais, pour une raison ou pour une autre, les compagnies ferroviaires n'ont pas compris; par conséquent, elles ne se sont pas adaptées à la nouvelle réalité de la demande à laquelle elles étaient confrontées.

Quorum pourrait faciliter la collecte de certaines informations et la planification de la capacité pour l'industrie dans son ensemble de sorte que les compagnies de chemin de fer puissent déterminer l'importance de la demande à laquelle ils font face.

M. Earl Dreeshen: Ai-je suffisamment de temps pour poser la même question à Matt?

Le président: Nous n'avons pratiquement plus de temps. Nous sommes à cinq minutes exactement.

M. Earl Dreeshen: D'accord.

Le président: Nous avons également besoin d'un peu de temps pour faire la transition.

Je veux remercier les témoins d'avoir pris le temps de venir s'adresser à nous concernant cet important sujet. Merci et bonne soirée.

• (1925)

(Pause)

• (1930)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Nous allons commencer par la Prairie Oat Growers Association, avec M. Enns, le président.

J'apprécie le fait que vous soyez ici. Nous avons huit minutes pour votre déclaration préliminaire. D'ici là, nous espérons que la technologie fonctionnera. Nous avons de petites difficultés avec la vidéo, mais nous ne voulons pas perdre de temps.

Monsieur Enns, vous avez huit minutes, allez-y.

M. Art Enns (président, Prairie Oat Growers Association): Monsieur le président, j'aimerais remercier le comité de m'inviter, ici, aujourd'hui, en ma qualité de président de la Prairie Oat Growers Association, de membre exécutif des Producteurs de céréales du Canada, de même qu'à titre d'agriculteur.

La crise du transport a eu des répercussions sur tous les produits et entache la réputation internationale du Canada en tant qu'exportateur fiable. Nous, dans le secteur agricole, voulons affirmer clairement que le projet de loi C-30 est une étape provisoire importante, mais qui doit s'inscrire dans des mesures à long terme qui tiennent compte des besoins de tous les expéditeurs.

J'aimerais également exprimer mon appréciation au sujet des mesures proposées visant à relancer le transport du grain. Le décret a établi des niveaux minimums pour le transport du grain. Il s'agissait d'un pas dans la bonne direction, et nous accueillons favorablement cette mesure législative.

Nous constatons que des améliorations peuvent être apportées dans certains domaines. Nous nous joignons à bon nombre d'organisations en vue d'obtenir les choses suivantes: une définition appropriée de ce qui constitue des installations convenables, afin de préciser qu'elles doivent répondre aux besoins des expéditeurs; une responsabilisation accrue prévoyant des pénalités réciproques dans les ententes de niveaux de services; un mécanisme de résolution des différends relatifs aux dommages-intérêts inclus dans les ententes de niveaux de services; la prise en considération de pénalités accrues si le transport ne s'améliore pas, et l'affectation de ce revenu aux programmes qui appuient les infrastructures, comme le Fonds Chantiers Canada; la mise en oeuvre de dispositions relatives à l'interconnexion à 160 kilomètres et la possibilité de rallonger les distances d'interconnexion dans des régions ayant des besoins uniques liés aux points frontaliers; l'établissement de volumes minimums relativement au transport par corridor; et la contribution des groupes de producteurs au moment d'établir les minimums par corridor... Il me semble que nous sommes bien positionnés pour déterminer la demande à long terme et les réalités immédiates en matière de production.

Laissez-moi illustrer l'importance des objectifs propres à chaque corridor au moyen de la situation particulière de l'avoine. L'industrie canadienne de l'avoine dépend fortement du commerce, particulièrement avec les États-Unis, vers lesquels se dirigent 90 % de nos exportations. Même si certains ont craint que le transport du grain se fasse au détriment d'autres produits, les cibles en matière de volume permettent au grain de revenir à un niveau relativement normal.

Comme d'autres producteurs qui dépendent des chemins de fer, les producteurs d'avoine font les frais de la crise du transport, mais l'avoine est dans une situation précaire. Au cours des six premières semaines de l'année, nous n'avons réalisé que la moitié des exportations de l'année passée. Au cours de la présente campagne agricole, en date de la semaine se terminant le 23 mars, les exportations d'avoine accusent une baisse de 101 000 tonnes par rapport à l'année dernière et de 196 000 tonnes par rapport à il y a deux ans.

Ces chiffres ne tiennent pas compte du transport de la récolte supplémentaire de cette année. La production d'avoine était en hausse de 38 %; cependant, cette augmentation de la production a eu lieu en même temps qu'une diminution du volume d'avoine transporté. Il y a eu une demande des meuniers d'avoine, et les prix pour l'avoine ont été élevés. Il est donc doublement difficile pour les agriculteurs canadiens de voir que d'autres pays satisfont à une partie de cette demande parce que nous ne pouvons pas transporter l'avoine jusqu'à eux.

Les échecs du système de transport constituent une perte réelle pour les agriculteurs canadiens. Pour régler la situation, nous nous sommes concentrés sur les ports de la côte Ouest, souvent aux dépens des autres corridors. C'est pourquoi nous devons réfléchir à

long terme en fonction de chaque corridor, y compris les corridors du Sud, et appuyer des solutions autres que celles que peut nous offrir le système actuel.

L'impact sur les cultivateurs d'avoine est énorme et est susceptible de se faire sentir pendant bien des années à venir. C'est un exemple des pertes subies dans l'ensemble du secteur céréalier.

Voilà pourquoi nous percevons cette mesure législative comme un important pas vers l'avant et nous remercions tous les partis de bien vouloir en accélérer l'élaboration. Nous devons également nous pencher rapidement sur les règlements connexes, et nous nous tenons prêts à participer à la discussion.

Nous voulons également insister sur la nécessité de garantir une certitude au-delà de l'horizon 2016, lorsque les dispositions du projet de loi C-30 deviendront peut-être caduques. L'horizon de planification, pour les producteurs, les expéditeurs et les compagnies ferroviaires, doit être d'au moins un an à l'avance.

Ainsi, nous soulignons l'importance pour l'Office des transports du Canada de commencer immédiatement l'exercice de planification de la capacité pour la saison d'expédition 2014-2015. De plus, il est très important de commencer l'examen de la Loi sur les transports au Canada dès que possible.

Le système a besoin d'un changement à long terme, un changement qui favorise l'augmentation de la capacité pour tous les corridors. L'amélioration de la production agricole constitue une tendance à long terme.

● (1935)

Pour maintenir la croissance de l'économie canadienne, nous avons besoin d'un système de transport qui fonctionne pour toutes les denrées, que nous devons créer en tenant compte de l'économie rurale du pays et des contributions historiques du secteur agricole. Il en va de la réputation du Canada en tant qu'exportateur.

Merci.

Le président: Merci beaucoup de votre exposé.

De Winnipeg, nous entendons Wade Sobkowich, directeur exécutif de la Western Grain Elevator Association, ainsi que Cam Dahl, président de Céréales Canada.

Nous allons commencer par vous, monsieur Sobkowich. Vous avez huit minutes, allez-y.

● (1940)

M. Wade Sobkowich (directeur exécutif, Western Grain Elevator Association): Bonjour. Merci d'inviter la Western Grain Elevator Association à comparaître. Nous apprécions l'appui du gouvernement fédéral pour tenter de régler les graves problèmes liés à la capacité ferroviaire à laquelle l'industrie du grain fait face cette année.

Le projet de loi C-30 encadre les seuils relatifs au volume pour les compagnies ferroviaires, qui doivent être déterminés par le gouverneur en conseil. La WGEA estime qu'il s'agit d'une structure viable. Cependant, il est essentiel de la définir de façon appropriée avant que nous puissions dire si elle aura l'effet escompté. Par exemple, si les seuils relatifs au volume sont trop bas ou s'ils ne sont pas définis de façon suffisamment précise, les avantages de la mesure législative seront limités.

Le réseau de transport ferroviaire doit se rendre là où le client a besoin de grain et non aux endroits qui conviennent le mieux aux compagnies ferroviaires. Ainsi, il est très important que les seuils relatifs au volume recommandés par l'Office des transports du Canada et, au bout du compte, adoptés par le gouverneur en conseil incluent des chiffres propres à chaque corridor de la côte Ouest, de Thunder Bay, de l'est du Canada, des États-Unis, et pour les transports à l'échelle nationale.

Il est important de rappeler que les chiffres relatifs à ces corridors doivent tenir compte du marché. Les expéditeurs et exportateurs de grain vendront sur les marchés à plus forte valeur en premier, et nous avons des clients dans chacun de ces corridors. Si nous ne disposons pas de la capacité nécessaire, dans les corridors, pour avoir accès à tous les marchés, les producteurs n'obtiendront pas la pleine valeur de leur récolte.

Il est reconnu qu'il pourrait ne pas être utile d'indiquer des chiffres concrets pour chaque corridor et que de tels chiffres devraient être traités comme un minimum pratique.

La loi doit, au bout du compte, mieux définir les objectifs relatifs au service afin d'influencer le comportement des compagnies ferroviaires et d'assurer une capacité adéquate de manière continue sans qu'il n'y ait de lien avec le processus politique.

Afin de régler les problèmes continus en matière de capacité, la WGEA a demandé une définition plus précise de ce que constituent des installations convenables et des obligations de service que celles que l'on trouve à l'article 113 de la Loi sur les transports au Canada. Cela vise à dépolitiser l'établissement des seuils relatifs à la capacité et à éliminer la majeure partie de l'ambiguïté liée à ce qui constitue actuellement un service approprié. C'est une chose sur laquelle la WGEA se penchera dans le cadre du processus d'examen accéléré de l'OTC à venir.

Même si, d'un point de vue global, les seuils relatifs au volume peuvent permettre de régler les problèmes liés à la capacité, ils ne clarifient pas la relation entre un expéditeur et un transporteur ferroviaire. Nous présumons que cela sera abordé par le nouvel organisme de réglementation chargé de faire la lumière sur les conditions d'exploitation figurant dans une entente de niveaux de services.

Les expéditeurs de grains sont assujettis à des tarifs ferroviaires imposés de façon unilatérale ainsi qu'à d'autres formes de règlements, qui comprennent déjà des pénalités qu'ils doivent payer aux compagnies de chemin de fer si ces dernières jugent que leur service est de piètre qualité.

Nous continuons de chercher à obtenir une capacité proportionnelle de négocier et, si cela se révèle nécessaire, de soumettre à l'arbitrage, de la même façon, les pénalités pour service insatisfaisant exigées par les compagnies ferroviaires.

Si le processus de réglementation qui accompagnait l'annonce du projet de loi C-30 permet de préciser que les conditions d'exploitation comportent des pénalités imposées par les compagnies ferroviaires, faisant état de la façon dont les transporteurs ferroviaires pénalisent les expéditeurs au moyen de tarifs ferroviaires unilatéraux, et d'établir un processus équitable permettant de récupérer des dommages-intérêts, alors il s'agirait d'une mesure positive, et cela permettrait de régler un problème majeur auquel la WGEA s'attaque depuis très longtemps.

En ce qui a trait aux modifications de la Loi sur les grains du Canada, la WGEA ne s'oppose pas aux changements autorisant la Commission canadienne des grains à créer, au besoin, des règlements visant à promouvoir des accords contractuels justes et

équitable entre les expéditeurs et les agriculteurs. Cependant, cet élément est inextricablement lié à l'élément précédent: les pénalités ferroviaires et la récupération des dommages-intérêts. Si les expéditeurs de grains peuvent recouvrer ces montants auprès des transporteurs ferroviaires en cas de défaillance du service ferroviaire, la concurrence exigerait que ces fonds soient utilisés des façons suivantes: pour payer les frais de surestaries, pour payer les pénalités liées aux prorogations de contrats au client à l'étranger ou à quelque endroit qu'il soit, et pour indemniser les producteurs pour leur incapacité de livrer la marchandise en raison d'une défaillance du service ferroviaire.

Si la CCG juge approprié d'inclure ces modalités dans les contrats des producteurs sans permettre aux entreprises céréalères d'obtenir une réparation sous forme de dommages-intérêts auprès des compagnies ferroviaires, les compagnies céréalères n'auraient d'autre choix que d'adopter une combinaison des solutions suivantes: elles incluraient probablement une prime de risque dans leurs prix aux agriculteurs; elles établiraient peut-être des contrats prévoyant des périodes de livraison plus longues ou à plus court terme; ou elles fixeraient davantage les prix courants et passeraient moins de marchés, de façon générale.

C'est la raison pour laquelle je dis que c'est inextricablement lié aux pénalités ferroviaires. Nous avons besoin de cela pour pouvoir indemniser adéquatement les agriculteurs.

L'accroissement des distances limites d'interconnexion, qui passent à 160 kilomètres, est un changement positif. Chaque silo de grain dans l'ouest du Canada devrait avoir un accès pratique à une interconnexion. Je sais que l'interconnexion peut se révéler un processus encombrant pour les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs de grain. Cependant, cette solution pourrait, en soi, motiver une compagnie ferroviaire à offrir un meilleur service simplement pour éviter l'interconnexion.

• (1945)

Le gouvernement doit garder à l'esprit que le fait d'évaluer le niveau de réussite en fonction de l'interconnexion va au-delà de la surveillance de l'augmentation de la fréquence des interconnexions. Cela comprend l'évaluation de l'augmentation des niveaux de services ou de la capacité accrue à un endroit précis attribuable au fait qu'un producteur a désormais, dans une certaine mesure, accès à une solution de rechange.

Nous souhaitons souligner le fait que, selon la tarification actuelle des compagnies ferroviaires, le transfert du trafic des lignes d'une compagnie de chemin de fer à celles d'une autre compagnie de chemin de fer n'est pas admissible à une multiplicité de tarifs applicables aux wagons, ce qui rendrait donc les aspects économiques d'une interconnexion très problématiques.

La mesure législative deviendra caduque en août 2016, et ce sera au gouvernement en place de déterminer s'il veut la renouveler ou la laisser prendre fin. Les compagnies céréalères commencent à conclure des ententes près d'une année à l'avance, de sorte que, en août 2015, nous ne saurons pas quels seront les volumes de marchandises à expédier, mais nous effectuons tout de même des ventes au-delà de l'horizon d'août 2016. Dans la mesure du possible, nous exigeons des garanties quant aux niveaux de capacité bien à l'avance.

De la même manière, le projet de loi confère à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'établir des exigences en matière de volume durant la période de pointe automnale. Étant donné la nature de nos activités, les compagnies céréalères vendent actuellement le grain au moins six mois à l'avance. Si l'Office prévoit formuler des recommandations pour établir les seuils relatifs au volume, elle doit le faire immédiatement.

Pour terminer, nous exigeons tout de même une mesure législative permanente qui incite les compagnies ferroviaires à adopter un comportement adéquat sans lien avec le processus politique. Nous sommes impatients de participer pleinement au processus d'examen de l'OTC en vue d'aider à établir une mesure législative qui permettra d'équilibrer la responsabilité entre un expéditeur et une compagnie ferroviaire pouvant résister à l'épreuve du temps.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sobkowich, pour votre exposé.

Nous allons maintenant passer à M. Dahl, président de Céréales Canada, pour huit minutes. Allez-y.

M. Cam Dahl (président, Céréales Canada): Monsieur le président, je souhaiterais, au nom de Céréales Canada, remercier le Comité permanent de nous avoir invités à témoigner devant lui aujourd'hui.

La crise du transport du grain a des répercussions sur toute la chaîne de valeur et met en péril l'image de marque et la réputation du Canada. Céréales Canada se félicite des mesures prises par le gouvernement du Canada et, notamment, du décret récemment pris et du projet de Loi sur transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains.

Je m'appelle Cam Dahl et je suis le président de Céréales Canada. Même si j'ai déjà eu, par le passé, le plaisir de rencontrer la plupart des membres du Comité, ce n'était pas alors en ma qualité de président de Céréales Canada. J'aimerais donc vous dire quelques mots sur notre organisation.

Céréales Canada réunit tout un éventail de partenaires de tous les secteurs de la chaîne de valeur des céréales dans le but d'améliorer la compétitivité nationale et internationale du secteur céréalier canadien. On compte, parmi nos membres, des producteurs céréaliers d'un océan à l'autre, des entreprises de manutention du grain, ainsi que des sociétés de développement des semences et des cultures. Céréales Canada est dirigée par un conseil d'administration de 12 membres représentant également les trois principaux groupes de partenaires.

Céréales Canada a pour mandat de coordonner les efforts axés sur le développement des marchés, l'innovation dans le secteur céréalier et l'adoption de politiques dans le but de garantir la rentabilité et la durabilité à long terme de tous les maillons de la chaîne de valeur des céréales. Le projet de loi C-30 modifie à la fois la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur les grains du Canada. Je ne crois pas que les modifications apportées à la Loi sur les grains du Canada nécessitent de clarifications, et mes remarques porteront donc essentiellement sur la Loi sur les transports au Canada.

Comme tous ceux qui constituent la chaîne de valeur des céréales, Céréales Canada souhaite une solution législative qui garantisse que les défaillances logistiques que nous avons connues cet automne et cet hiver ne se reproduisent plus. Des mesures législatives sont requises afin de rassurer nos clients, tant ici, en Amérique du Nord, qu'ailleurs dans le monde, et de les convaincre que le Canada est, et demeurera, un fournisseur fiable de grains de haute qualité. Protéger

notre réputation de fournisseur fiable est essentiel à notre croissance économique, au développement de notre secteur et à la santé économique du Canada.

Des mesures législatives sont également nécessaires pour permettre de créer et d'assurer un environnement économique qui favorise l'investissement privé dans le système de la part de tous les partenaires, qu'ils soient agriculteurs, manutentionnaires de grain ou exploitants ferroviaires. Céréales Canada appuie le projet de loi C-30, et nous invitons tous les partis de la Chambre des communes à faire front commun pour l'adopter le plus rapidement possible.

Cependant, nous tenons à souligner que l'adoption de ce projet de loi ne saurait, en soi-même, constituer la seule solution à l'arrière logistique que nous constatons aujourd'hui. L'appareil réglementaire qui garantira la mise en oeuvre du projet de loi C-30 doit comporter un certain nombre d'éléments clés afin d'atteindre l'objectif qui consiste à éviter qu'une crise du transport du grain ne se reproduise.

Je n'ai pas l'intention d'examiner en détail ces éléments et préférerais partager avec vous le résumé de certaines des mesures clés qui doivent constituer le cadre législatif et réglementaire définitif. Je pourrais revenir sur le détail de certains de ces points durant notre discussion.

Voici les trois points clés.

D'abord, Céréales Canada est d'avis que le cadre législatif et réglementaire du projet de loi C-30 doit définir de façon plus précise, dans le contexte de la Loi sur les transports au Canada, ce qu'on entend par « convenable », à savoir que les obligations en matière de service ferroviaire consistent à répondre aux besoins de l'expéditeur. Ce resserrement de la réglementation a pour objet de garantir que les expéditeurs, tous les expéditeurs, et non seulement ceux de grains, disposent d'une capacité suffisante. La définition actuelle de « convenable » est trop vague et sujette à interprétation subjective quand il s'agit d'établir les obligations communes à tous les transporteurs ferroviaires.

Ensuite, le cadre législatif et réglementaire doit prévoir que des répercussions financières, en cas de non-exécution, de la part des compagnies ferroviaires, et un mécanisme de résolution des différends relatifs aux dommages-intérêts soient inclus dans les ententes de niveaux de services. Nos membres sont en faveur d'une responsabilité financière dans le réseau logistique du grain, mais, afin de constituer un outil efficace contre les défaillances de service, comme celles que nous avons connues cette année de récolte, cette responsabilité financière doit s'appliquer à tous les joueurs.

À l'heure actuelle, les expéditeurs de grains sont responsables de leur rendement, en cas de non-exécution, en vertu des pénalités prévues par les tarifs ferroviaires. Par exemple, si un terminal de Vancouver ne décharge pas un wagon de grain dans un délai donné, il doit acquitter une pénalité de 150 \$ par wagon et par jour. Aucune responsabilité financière de la sorte ne s'applique au service ferroviaire.

La partie 8 du projet de loi modifie l'article 169.31 de la Loi sur les transports au Canada afin de permettre à l'Office de préciser les conditions d'exploitation devant être incluses dans l'entente de niveaux de services liant l'expéditeur et le transporteur. La réglementation relative à cette disposition devra très clairement définir ce que sont ces « conditions d'exploitation » afin d'y inclure une responsabilité financière en cas de non-exécution du service ferroviaire.

•(1950)

Le troisième point clé que j'aimerais aborder, c'est le fait de garantir que les obligations d'expédition des compagnies ferroviaires, si elles se révèlent nécessaires, comportent des dispositions relatives aux corridors et reflètent les besoins de tous les expéditeurs de grains, d'oléagineux, de légumineuses et d'autres cultures spéciales.

Céréales Canada se réjouit du décret sans précédent obligeant les compagnies ferroviaires à transporter au moins un million de tonnes de grain des Prairies par semaine. La possibilité de prendre de telles mesures, lorsque, encore une fois, elles sont nécessaires, est prévue par le projet de loi C-30, et c'est pourquoi nous appuyons ces modifications.

La réglementation qui accompagnera l'entrée en vigueur de ces mesures devra être plus précise et ventilée par corridor, à savoir vers la côte Ouest, Thunder Bay et l'est du Canada, ainsi que prévoir les mouvements intérieurs et l'expédition aux États-Unis. Une telle précision est nécessaire pour éviter que les compagnies ferroviaires ne puissent fermer un ou deux corridors tout en s'efforçant de remplir leurs obligations légales en matière de quantité totale expédiée.

Je crois que le projet de loi C-30 permet toutes ces mesures, mais il devra être accompagné d'un cadre réglementaire approprié.

Le projet de loi C-30 permet l'accroissement des distances limites d'interconnexion. Céréales Canada appuie cette mesure, car elle croit qu'elle favorisera la concurrence pour certains mouvements. Mais nous pensons qu'il faudra surveiller les transporteurs afin qu'ils n'essaient pas de réduire à néant tous les efforts visant à obtenir une entente d'interconnexion. Certains des membres de Céréales Canada ont connu ce genre de frustrations, et ce, même avec les distances limites actuelles.

Le projet de loi C-30 prévoit que l'Office des transports du Canada participe directement à la planification de la capacité logistique de transport du grain. Il est essentiel, pour ce faire, que l'information sur l'offre et la demande, en matière de services de transports, soit diffusée. Céréales Canada se réjouit de voir ce nouveau rôle confié à l'Office.

Nous insistons sur le fait que l'Office des transports du Canada doit exercer son pouvoir de planifier la capacité dès la campagne 2014-2015. Ce processus de planification doit inclure les expéditeurs, les transporteurs et les groupes de denrées. Il est important de souligner que des ventes se font déjà durant cette période et qu'il est essentiel que les expéditeurs sachent quelle est la capacité disponible.

Céréales Canada souhaite également insister sur la nécessité de garantir une certitude au-delà de l'horizon 2016, lorsque les dispositions du projet de loi C-30 deviendront peut-être caduques. L'horizon de planification, pour les producteurs comme pour les expéditeurs, s'étend au-delà de quelques mois, et tous les participants à la chaîne de valeur doivent pouvoir connaître l'environnement réglementaire dans lequel ils évolueront avec au moins un an d'avance, si ce n'est pas plus.

Il est important d'insister sur l'unanimité qui règne parmi les secteurs canadiens du grain, des oléagineux, des cultures spéciales et des légumineuses. D'aucuns affirment que, si l'on met deux de ces groupes dans une pièce, quatre opinions en ressortiront. C'est parfois le cas, mais pas aujourd'hui et pas sur ce dossier. Les points que nous venons vous présenter aujourd'hui sont appuyés par presque tous les secteurs de la chaîne de valeur. Je sais que vous pourrez le constater en écoutant les autres témoins qui viendront s'exprimer devant vous. C'est cette unanimité, et non les quelques différences mineures qui

peuvent exister, que je vous demande de garder à l'esprit à l'occasion de vos délibérations sur le projet de loi C-30, qui, espérons-le, seront courtes.

Le dossier de la manutention et du transport du grain est un dossier complexe, et ce que nous vous avons présenté ne saurait être un exposé exhaustif des problèmes qui doivent être traités, ni un exposé détaillé des points clés qui doivent être réglés pour que le cadre législatif et réglementaire puisse permettre d'atteindre les objectifs communs que nous nous sommes fixés.

Céréales Canada continuera de travailler avec vous, les ministres et les représentants officiels, tout au long du cheminement de ce projet de loi au Parlement, à l'occasion de la rédaction du cadre réglementaire et lorsque se déroulera le prochain examen de la Loi sur les transports au Canada.

Encore une fois, merci.

•(1955)

Le président: Merci beaucoup de votre exposé, monsieur Dahl.

Nous allons passer au NPD, pour cinq minutes.

Madame Raynault.

[Français]

Mme Francine Raynault (Joliette, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être parmi nous ce soir.

Nous avons entendu plusieurs témoins nous parler du problème lié au transport. Les récoltes ont été très grandes, et j'en félicite les producteurs. Ça veut dire que les semences et la température leur ont permis d'avoir de plus grandes récoltes. Cependant, ils n'ont pas plus d'argent dans leurs poches ou à la banque, puisque le grain n'est pas livré. Pendant ce temps, il perd probablement de sa qualité. Son prix risque de baisser, alors les producteurs auront moins d'argent.

Ma question s'adresse à tous les témoins.

Tout ce grain est transporté par train. Croyez-vous que des amendes de 100 000 \$ pour les compagnies ferroviaires soient suffisantes? Sinon, quel montant verriez-vous par jour? Ce montant d'argent pourrait être donné aux producteurs qui ont perdu des revenus, au lieu d'être retourné dans les coffres du gouvernement.

Qu'en pensez-vous? N'importe qui peut me répondre.

[Traduction]

Le président: Monsieur Enns, voulez-vous commencer?

M. Art Enns: Je pense qu'il est important, lorsque nous traitons de contrats, que nous ne soyons pas autant préoccupés par les amendes que par le fait de prendre des engagements. La plupart de nous sommes parties à des contrats au quotidien, mais très peu d'entre eux sont invoqués. Je pense qu'il est important de créer des liens et de mettre un système en place de sorte que les règles soient les mêmes pour tous. Actuellement, le système est plutôt dysfonctionnel, et il y a des ensembles de règles différents, selon les gens.

Je pense qu'il est important que nous nous réunissions et que nous convenions du reste. Il faut mettre en place un système dans le cadre duquel tous les joueurs connaissent les règles, de sorte que je puisse, en tant qu'agriculteur, savoir au moment de conclure un contrat que je pourrai l'honorer en ayant la capacité de livrer la marchandise au terminal céréalier, parce que je saurai que les wagons seront là. Actuellement, je peux avoir une entente — nous avons toujours des ententes avec le transporteur —, mais cela ne signifie pas nécessairement que les wagons se rendront au terminal céréalier. Donc, pourquoi est-ce que j'intenterais des poursuites contre le terminal céréalier si les wagons ne se rendent pas à lui? Il doit y avoir un flux continu.

Le président: Merci.

Monsieur Sobkowich.

M. Wade Sobkowich: Pour aller au coeur de la question, je pense que, dans un contexte global, la pénalité de 100 000 \$ est probablement faible, mais les compagnies ferroviaires ont démontré qu'elles commencent à se conformer au décret depuis son adoption, le 7 mars; je pense donc qu'il s'agit d'une mesure positive. Encore une fois, ce qui nous préoccupe principalement, c'est davantage le service que l'indemnisation.

Cependant, il y a deux volets aux pénalités. Dans un premier temps, il y a, du point de vue global, les pénalités pour les minimums de volume dans les différents corridors, puis il y a les pénalités qui seraient payées à un expéditeur en cas de non-respect des modalités d'une entente de niveaux de services.

C'est pourquoi le processus réglementaire visant à en arriver à une définition précise des conditions d'exploitation dans une entente de niveaux de services est si important. Si nous pouvons convenir du fait que les pénalités payables à l'expéditeur sont déterminées dans les ententes de niveaux de services pour permettre à l'arbitre gouvernemental de trancher et que le processus de règlement des différends relativement à des dommages-intérêts fixés à l'avance pourrait également faire l'objet d'un arbitrage fondé sur une entente de niveaux de services, les expéditeurs de grains auraient la capacité d'obtenir, conformément aux conditions prévues dans l'entente de niveaux de services, réparation pour les dommages subis, de la part d'un transporteur ferroviaire qui ne fournit pas un service satisfaisant. Ensuite, ces dommages-intérêts et pénalités pourraient être redistribués au producteur qui n'arrive pas à livrer sa marchandise au silo en raison d'un service ferroviaire inadéquat.

Je vois cela en deux volets: l'amende de 100 000 \$ payée au gouvernement de sorte que, à l'échelle nationale, nous puissions assurer une capacité adéquate dans les différents corridors, puis les pénalités payables aux expéditeurs par l'intermédiaire du processus d'ententes de niveaux de services.

• (2000)

M. Cam Dahl: Je vais rapidement ajouter deux ou trois points. Je pense que Art et Wade ont soulevé la plupart des points, mais notre but, en tant qu'industrie, n'est pas de nous trouver continuellement dans une situation où il y a des décrets spéciaux et qu'il est question d'amendes. Notre objectif est d'atteindre un niveau de service nous permettant, en tant qu'industrie, de répondre à notre demande pour le transport des récoltes canadiennes vers l'étranger.

En ce qui a trait à certain des autres éléments dont on a parlé et qui aideraient à établir une responsabilité réciproque dans l'ensemble du système, si nous pouvons aller de l'avant à ces égards, alors nous ne serions pas confrontés à la question des amendes, simplement parce que le niveau de service sera, espérons-le, suffisant pour répondre à la demande de l'industrie.

Le président: Merci beaucoup.

Je vais maintenant me tourner vers les conservateurs.

Monsieur Zimmer, je vous en prie, vous disposez de cinq minutes.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River, PCC): Merci de comparaître devant le comité à cette heure tardive. Il n'est peut-être pas tard à Winnipeg, mais il commence à l'être ici. Je suppose qu'il n'y a pas de partie de Jets en cours ce soir, de toute façon.

J'aimerais d'abord commencer par un préambule.

Le CN et le CP ont comparu devant le comité, et nous leur avons demandé de s'expliquer parce qu'ils accusaient la météo.

Maintenant, tous ceux d'entre nous qui sommes Canadiens et qui ont déjà porté une tuque — je porte une tuque probablement depuis que j'ai un an —, nous savons que la météo sera un facteur à prendre en compte au Canada chaque année. Pour nous, ce n'est pas une excuse valable. Aussi, le CN a fait valoir que, avant que la météo nous frappe cet hiver en particulier, elle n'était pas un facteur déterminant. On a rejeté le blâme sur d'autres choses, comme le manque d'infrastructures et le fait que cela les empêchait d'utiliser autant de wagons qu'ils le voulaient.

Pour moi, j'estime qu'il s'agit d'une stratégie des compagnies ferroviaires visant directement à éviter d'avoir à assumer leurs responsabilités quant à la somme qu'elles réinvestissent dans l'infrastructure. Nous comprenons tous. Nous voulons tous que les transporteurs ferroviaires au Canada offrent un bon service à la population et qu'ils réalisent des profits. Nous ne nous opposons pas à cela, mais lorsqu'ils ne sont pas tenus de respecter une norme, cela devient un problème, comme celui dont nous parlons ce soir.

Il y a un autre sujet dont je veux parler avant de poser une question. Mon frère travaillait dans une usine en Colombie-Britannique. Nous habitons dans le nord-est de la Colombie-Britannique où nous vendons du grain et bien d'autres choses. Il y a environ quatre ans, il m'a dit qu'ils devaient cesser la production à son usine en raison d'une pénurie de wagons. Ce problème existe donc depuis de nombreuses années.

Quelqu'un a parlé de mordant et se demandait si les mesures en avaient suffisamment. Je veux vous demander, à vous et à M. Enns, si vous pensez qu'une amende d'un montant de 100 000 \$ par jour est adéquate. Ce que nous voulons de notre côté, et des deux côtés, en fait, c'est exercer suffisamment de pression sur les compagnies ferroviaires pour les pousser à agir, parce qu'elles ne l'ont pas fait jusqu'à maintenant. Elles ne l'ont simplement pas fait.

Je ne me souviens pas de votre nom, la personne à Winnipeg, mais vous avez dit que vous avez déjà observé certains changements dans les Prairies concernant l'acheminement des wagons jusqu'à vos producteurs.

Je veux poser la question aux autres témoins qui n'ont pas répondu, M. Dahl, de Céréales Canada, et M. Enns également. J'entends des choses positives. La pénalité de 100 000 \$ semble avoir un effet, et cela fonctionne.

Avez-vous constaté un changement positif en raison de cela?

• (2005)

M. Wade Sobkowich: Est-ce à moi que vous posez la question?

Le président: Allez-y en premier.

M. Wade Sobkowich: Je pense, si je comprends la question, que vous demandez si la pénalité de 100 000 \$ est efficace et si nous avons vu des changements. Quant à savoir si la pénalité de 100 000 \$ est efficace, c'est difficile de le dire. Ce que nous observons, c'est un service de transport ferroviaire qui essaie de respecter les conditions qui lui ont été imposées. Je ne veux pas parler au nom de ces compagnies, mais je pense qu'elles s'efforcent d'y arriver, simplement en raison du décret, et donc, les 100 000 \$...

Le président: La communication a coupé. Oh, voilà. On vous entend à nouveau. La communication a coupé, donc vous allez devoir allumer votre microphone à nouveau. Essayez maintenant.

On vous entend. Désolé, c'était un problème technique.

M. Wade Sobkowich: D'accord.

Nous avons observé des améliorations dans le service récemment. Nous avons eu une météo plus clémente, mais je crois que le CN, au cours des dernières semaines, a utilisé environ 5 000 wagons. Il est en voie d'atteindre les 5 500 wagons, et c'est bien. Ce qui est important, c'est de faire en sorte que les wagons se rendent dans les corridors dont nous avons besoin et jusqu'aux marchés dont nous avons besoin. C'est comme si vous aviez un colis que vous vouliez expédier aux États-Unis par l'intermédiaire d'une entreprise de messagerie et que l'entreprise vous disait que ce serait mieux pour elle si elle l'expédiait à Vancouver. Ça ne fonctionne pas de cette façon. Il faut expédier le produit là où les marchés se trouvent.

Même si les compagnies ferroviaires commencent, et que nous observons une augmentation des volumes d'expédition, ce qui est bien, il faut que la marchandise soit expédiée dans les corridors où des ventes ont été conclues.

Le président: Monsieur Enns, allez-y.

M. Art Enns: Je veux dire la même chose, du moins en ce qui a trait aux endroits où vont les wagons. Certains corridors sont très bien desservis, mais Pulse Canada affirme éprouver des difficultés. Nous avons d'énormes difficultés avec l'avoine destinée au Sud. Je parlais avec un producteur de la région de Peace River qui n'a livré aucun blé depuis octobre, et il dit que le premier nouveau contrat qu'il pourrait signer aujourd'hui serait pour janvier 2015.

Cela nous indique que nous ne sommes pas encore rendus à bon port.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Goodale, pour cinq minutes.

L'hon. Ralph Goodale: Encore une fois, merci au groupe de gens ici présents du témoignage éclairant qu'ils livrent ce soir.

J'ai siégé au Comité des transports pendant la majeure partie des délibérations concernant le projet de loi C-52 il y a un an, et ce qui me frappe, c'est que les propositions qui sont faites aujourd'hui l'avaient déjà été pour la plupart il y a un an dans le contexte du projet de loi C-52, mais elles n'ont pas été acceptées à l'époque, et le projet de loi a été présenté au Parlement sans les diverses considérations qui sont énoncées une fois de plus.

Je me demande si les témoins présents ici ce soir peuvent nous donner une idée de ce qui s'est si mal passé. De toute évidence, il y a un an, le gouvernement ne pensait pas que ces choses étaient nécessaires, et maintenant, en 2013-2014, nous sommes aux prises avec une situation manifestement désastreuse pour ce qui est du transport du grain.

Lorsque le problème a commencé à se manifester à l'été, puis au cours de l'automne — la récolte importante, les conditions météorologiques, tout cela —, qui s'est chargé de la planification

du système l'an dernier afin de prévoir ces choses et de s'assurer que le système était prêt? Qui s'est occupé de la coordination des divers éléments de cette chaîne logistique très complexe afin de permettre que le bon grain se retrouve au bon endroit au bon moment? Qui s'est penché sur cette capacité?

Il semble que la capacité soit la même qu'il y a un an. Elle a peut-être été utilisée de façon un peu plus efficace ces derniers temps, mais y a-t-il eu un accroissement de capacité important?

Qui s'est chargé de la planification? Qui a assuré la coordination? Qu'est-il advenu de la capacité? Pourquoi était-elle si inadéquate cette année? Pourquoi les déductions liées au calcul du prix de base sont-elles faites sur le prix offert aux agriculteurs? Pourquoi est-ce que le prix de base engloutit maintenant ce qui revient à la moitié du prix en vigueur dans le monde avant que l'argent ne parvienne aux agriculteurs?

Pouvons-nous expliquer dans une certaine mesure ce qui a si mal fonctionné depuis environ un an, depuis que le gouvernement a réfléchi et jugé que des amendements de ce genre n'étaient pas nécessaires?

• (2010)

Le président: À qui s'adresse la question?

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur Enns, voudriez-vous commencer? M. Sobkowich pourrait peut-être répondre après.

M. Art Enns: Je pense qu'il s'agit entre autres du fait que les conditions étaient parfaites pour qu'un scénario catastrophe se produise. La demande étrangère pour nos produits agricoles était énorme, et les agriculteurs y ont réagi. La récolte a été exceptionnelle et beaucoup plus importante que quiconque l'avait prévu. Personne n'avait prévu que la demande serait énorme, et la demande en service de transport ferroviaire était également énorme pour d'autres produits, aux endroits vers lesquels une partie des wagons étaient dirigés.

Je pense donc que, il y a un an, personne n'aurait pu prévoir ce qui s'est passé. Malheureusement, la situation a vraiment dérapé, et nous devons maintenant la régler en revenant sur certains des changements qui auraient peut-être dû être apportés à l'époque.

Le président: Monsieur Sobkowich.

M. Wade Sobkowich: Oui, je suis d'accord avec M. Enns.

Je vais commencer par parler de la planification à l'automne et de ce qui s'est passé à ce chapitre, pour peut-être revenir ensuite à la question du prix de base. Ce qui s'est passé, c'est que les entreprises céréalières ont commencé à remarquer des signes qui indiquaient que la récolte allait être très abondante, et elles en ont fait part aux sociétés ferroviaires dans le cadre de réunions et d'exposés. Elles ont commencé cette démarche en septembre. Les entreprises céréalières ont avisé les sociétés ferroviaires que la récolte allait dépasser les 70 millions de tonnes. Ces dernières leur ont répondu qu'elles mettraient chacune de 5 000 à 5 500 wagons par semaine à leur disposition.

Les entreprises céréalières vendaient une quantité de grains de cet ordre, de 5 000 à 5 500 wagons par semaine. Dans une situation de ce genre, il faut que nous vendions au prix de base une quantité de grains correspondant à la capacité des sociétés ferroviaires, et c'est ce que les entreprises céréalières ont fait. Malheureusement, nous n'avons pas eu accès au nombre de wagons promis par les sociétés ferroviaires. Elles nous fournissaient un nombre de wagons qui était plutôt de l'ordre de 3 000 à 4 000 par semaine. Par conséquent, nous n'avons pas pu exécuter des contrats complets avec les agriculteurs parce que le réseau de silos de collecte était plein à ras bord de grain. Il y a donc eu des navires en attente de produits que nous n'étions pas en mesure de transporter jusqu'à ceux-ci, et au bout du compte, des pénalités de prolongation de contrat et des manquements aux obligations contractuelles, ce qui coûte beaucoup d'argent dans le secteur du grain.

Pour en revenir au prix de base, ces jours-ci, celui-ci est établi par les entreprises céréalières à un niveau qui indique aux agriculteurs que nous n'avons pas de place pour leur grain et que nous aimerions qu'ils ne nous le vendent pas. Les prix sont terribles. Nous avons encore du grain à transporter pour respecter les obligations que nous avons prises il y a des mois dans le cadre de contrats avec les agriculteurs, pour des ventes antérieures.

Il ne s'agit pas d'une simple soustraction du prix de base au prix d'exportation, car les entreprises n'achètent presque pas de grain au prix de base en vigueur. Elles acceptent le grain qu'elles ont acheté antérieurement au prix établi dans le cadre des contrats, et elles essaient de ne pas acheter de grain au prix courant et de ne pas accepter de nouveau grain afin d'avoir l'espace nécessaire pour accepter le grain qu'elles ont acheté antérieurement. Ce sont là des variables dont il faut tenir compte.

En outre, comme je le mentionnais, il y a le contrat...

Le président: Soyez bref. Nous avons largement dépassé le temps prévu.

M. Wade Sobkowich: D'accord. Je pense que j'ai répondu à sa question.

Le président: Merci beaucoup, et merci, monsieur Goodale.

Nous allons maintenant passer aux conservateurs et à M. Lemieux pour les cinq prochaines minutes.

M. Pierre Lemieux: Pour répondre à la question de M. Goodale et reprendre des choses que je vous ai entendu dire ce soir et que j'ai entendu d'autres témoins dire auparavant, essentiellement, l'intervention directe du gouvernement est toujours un dernier recours. Même lorsque l'intervention directe du gouvernement est utilisée, elle doit être utilisée judicieusement et prudemment.

La ministre Raitt est venue témoigner hier. Je pense qu'elle a bien expliqué la chose lorsqu'elle a parlé du fait de vouloir idéalement que les intervenants travaillent ensemble avec des solutions issues de l'industrie et axées sur le service, la responsabilité des entreprises et la crédibilité, ce genre de facteurs positifs, disons, qui entraînent des solutions positives. Il n'est pas nécessairement souhaitable que les intervenants clés s'inquiètent et prennent leurs décisions en fonction des sanctions, de dommages-intérêts prédéterminés, d'une espèce de stratégie défensive, fondée non pas sur la prestation de bons services, mais plutôt sur la limitation des dégâts. Je pense que ce que je viens de dire répond aux témoignages que je vous ai entendu livrer, avec d'autres, et assurément au témoignage de la ministre Raitt l'autre jour.

Chose certaine, je vous suis reconnaissant des déclarations que vous avez faites, vous tous. Cam, quand vous avez présenté vos observations au comité, ce que je vous ai entendu dire, comme les

autres témoins que nous avons entendus, c'est que vous appuyez le projet de loi, et surtout ses principaux éléments et son objectif. Je pense que vous êtes content que nous procédions rapidement, ce qui fait que nous allons être ici ce soir et que nous allons revenir deux fois demain, en après-midi et en soirée. Je pense que vous appréciez d'être consulté, et la réglementation qui découlera des consultations pourrait être très productive. Je pense que ce que je vous entends dire, aussi, c'est que vous comprenez que l'accélération de l'examen de la LTC est aussi une chose bénéfique. C'est assurément ce que j'ai entendu dire.

Je vais poser une question précise.

Art, vous disiez que, pour votre produit, les ventes aux États-Unis sont importantes. J'aimerais vous poser une question au sujet du passage de la distance d'interconnexion à 160 kilomètres. Sur la carte que j'ai devant moi, je vois que plusieurs points d'interconnexion recoupent la frontière des États-Unis. Vu les nouveaux critères d'interconnexion prévus dans le projet de loi et l'intersection avec les États-Unis, je pense que si le CN et le CP ne sont pas en mesure de transporter votre produit vers le Sud, assurément, les entreprises du Sud pourraient venir chercher votre produit dans le Nord.

Pouvez-vous nous dire quelque chose là-dessus?

• (2015)

M. Art Enns: Ce sera extrêmement avantageux pour nos cultures d'avoine, surtout que, comme elles sont concentrées le long de ce corridor frontalier, il va falloir un certain temps pour écouler les stocks, de sorte que tout le monde se rattrape avant que nous ne voyons la concurrence là-bas. Mais soyez patients. Nous allons l'avoir.

Pour nous, c'est un gain énorme, surtout pour notre industrie de l'avoine, parce que, pour l'instant, les sociétés ferroviaires en place ne montrent aucun intérêt pour ce qui est de faire le transport au-delà de la frontière. Notre seule solution, c'est qu'une société ferroviaire américaine nous vienne en aide dans le secteur de l'avoine, parce que 90 % de notre produit est expédié aux États-Unis. Les usines de transformation nous supplient de leur en fournir. Elles s'approvisionnent en Europe, et nous qui sommes à 600 milles d'eux, nous ne pouvons pas leur en fournir. Le système semble tout à fait dysfonctionnel. Cela n'a aucun sens pour le fermier ordinaire.

M. Pierre Lemieux: Je comprends.

Permettez-moi simplement de poser la question aux témoins de l'autre côté ou qui témoignent par vidéoconférence: avez-vous des commentaires à faire au sujet de l'interconnexion et du fait que les mesures puissent être particulièrement utiles à votre secteur?

M. Cam Dahl: Je pense que c'est un outil très utile ou qui pourrait l'être, en tout cas, mais, encore une fois, cela revient à certaines des choses qui doivent faire partie de la réglementation. Je serais d'accord avec vous pour dire que nous devrions créer un contexte réglementaire dans lequel les sanctions et les décrets spéciaux du gouvernement ne sont pas nécessaires, mais il y a des éléments qui doivent faire partie de la réglementation, notamment les sanctions réciproques. Celles-ci sont nécessaires pour créer un contexte réglementaire qui répondra aux besoins des expéditeurs et des producteurs.

Pour répondre précisément à votre question concernant l'interconnexion, il sera peut-être nécessaire qu'un organisme assure une surveillance afin de veiller à ce que les efforts ne soient simplement pas déployés en vain.

M. Pierre Lemieux: Parlez-vous du fait que les locomotives soient fournies?

M. Cam Dahl: Eh bien, oui, et simplement le fait de rendre le processus et la conclusion d'un accord si complexes qu'ils deviennent impossibles...

Pendant que nous parlons d'interconnexion, je pense que Wade a soulevé un point très important, et j'aimerais insister sur celui-ci. Dans des années ou dans six mois, lorsque nous évaluerons l'utilité de la mesure, le fait qu'elle existe suscitera peut-être des changements de comportement chez les sociétés ferroviaires. C'est comme la limite de vitesse. L'efficacité de la limite de vitesse se mesure non pas au nombre d'amendes qu'on donne, mais plutôt au nombre de gens qui respectent la loi comme celle-ci le prévoit.

• (2020)

M. Pierre Lemieux: Bon point.

Le président: C'est un très bon point.

Là-dessus, nous allons écouter M. Allen pendant cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Malcolm Allen: Le dilemme lié au changement de comportement, c'est que les gens doivent savoir qu'il y a une conséquence pour qu'ils aient envie de changer de comportement au départ, pas que je ne sois pas d'accord avec vous, Cam, pour ce qui est du fait qu'on ne peut donner une amende aux conducteurs de toutes les voitures qui passent. Les choses ne fonctionnent pas ainsi.

Wade, permettez-moi de revenir sur vos propos liés à certains aspects du sujet abordé aujourd'hui qui ont été repris et de vous demander s'il s'agit d'établir un lien avec le projet de loi, sauf... Vous avez formulé six suggestions. Permettez-moi de revenir sur celles-ci. Elles portent sur la façon, relativement à cet élément... Il s'agit de déterminer comment garantir que les expéditeurs de grain obtiennent l'accès aux wagons et que cet accès soit, premièrement, suffisant, deuxièmement, constant, troisièmement, réparti adéquatement en fonction des corridors, quatrièmement, fournis aux silos terminaux de l'intérieur où les expéditeurs ont besoin du service, et cinquièmement, accru lorsque cela est nécessaire en période de pointe. La sixième suggestion concerne la période postérieure à 2016, puisque les mesures législatives sont en vigueur jusque-là.

Permettez-moi de laisser la dernière suggestion de côté, puisque, si la LTC est modifiée et que l'examen des services ferroviaires est effectué avant cela, les choses seront réglées pour la période postérieure à 2016, si les dispositions sont prises et que les gens en sont contents. Ça reste à voir, évidemment.

Ne sachant pas quels règlements seront adoptés non plus, en ce sens que nous les attendons toujours aussi, y a-t-il quoi que ce soit dans ces cinq premières suggestions, Wade, que vous aimeriez voir intégré au projet de loi C-30 dès maintenant?

Il y a deux échéances; peut-être même trois, en fait, si on veut. Il y a la récolte de cette année, c'est-à-dire à peu près la fin du mois de juillet; c'est en quelque sorte terminé, et c'est pourquoi la disposition est en vigueur jusqu'au 31 juillet, même si le projet de loi est adopté. Ensuite, il y a évidemment le moyen terme, c'est-à-dire d'ici à ce que nous lancions le processus d'examen, même si nous voulons qu'il soit accéléré. Vous avez déjà connu un examen. C'est quelque chose qui exige un peu de temps. Même si nous accélérons le processus, il va prendre un certain temps. Ensuite, il y a évidemment le long terme, c'est-à-dire la période postérieure à cet examen.

Puis-je vous demander ce que vous pensez de tout cela?

M. Wade Sobkowich: Certainement. De façon générale, il y a deux éléments que nous devons établir, que nous cherchons à mettre en place. Le premier, c'est de répartir la plus grande proportion possible des services adéquatement entre les corridors. Le deuxième,

c'est de rendre les sociétés ferroviaires responsables de la prestation d'une proportion plus grande des services.

Si nous pouvions demander qu'un amendement soit apporté au projet de loi C-30, ce serait un amendement qui permettrait de préciser clairement que les seuils de volume déterminés doivent être fixés en fonction des corridors. C'est extrêmement important pour nous permettre de servir tous les marchés sur lesquels nous vendons notre grain et d'obtenir le prix le plus élevé possible pour celui-ci.

M. Malcolm Allen: Je pensais en fait que vous parliez des corridors, et je vous remercie d'avoir apporté cette précision et de m'aider à m'orienter.

J'aimerais voir du grain passer par la voie maritime du Saint-Laurent, parce que j'habite sur le bord du canal Welland. J'aimerais que vous arriviez à faire passer votre grain par Thunder Bay et par... Enfin, lorsque nous aurons enlevé la glace; je me dis toujours que nous devons commencer par enlever la glace.

Permettez-moi de revenir un peu en arrière. Lorsque vous parlez de ces problèmes propres aux corridors, en gros, ce que les sociétés ferroviaires affirment, notamment — nous allons rencontrer leurs représentants dans quelques minutes —, c'est que, peu importe ce qu'elles font — et il s'agit de la côte Ouest en particulier —, il finit par y avoir un bouchon. Les sociétés ferroviaires disent que vous, les expéditeurs, vous ne coordonnez pas suffisamment les choses, si je puis utiliser ce terme imprécis, que vous finissez toujours par créer un bouchon, ce qui signifie simplement qu'elles doivent rapporter des wagons vides, mais qu'il n'y a rien qu'on puisse faire, parce que c'est bouché de l'autre côté.

Comment réagissez-vous à cette allégation?

M. Wade Sobkowich: Oui, c'est une très bonne question. Merci de l'avoir posée.

Nous n'avons aucune préoccupation en ce qui concerne notre capacité de décharger les wagons dans chacun des corridors. Il n'y a aucun problème tant et aussi longtemps que les sociétés ferroviaires fournissent les wagons, les 5 500 wagons ou le nombre correspondant à la quantité fixée. Si elles fournissent les wagons dans chacun des corridors, leur utilisation ne pose pas de problème. Ce n'est que si elles décident de ne pas transporter de marchandises vers les États-Unis ou vers l'est du Canada, ou encore si elles dirigent tous les wagons vers un ou deux ports, que nous allons avoir de la difficulté à décharger notre marchandise, comme de raison. Mais si les wagons sont répartis adéquatement, nous n'avons pas de difficulté à composer avec le volume à nos terminaux. En réalité, ils ne sont utilisés qu'à environ la moitié de leur capacité pour l'instant sur la côte Ouest, et ils n'ont aucun problème à décharger les wagons.

M. Cam Dahl: Je peux peut-être ajouter une chose rapidement.

Les membres de l'association que je représente qui sont des expéditeurs, soit le tiers des membres, ont dit que, au besoin, ils s'engageront pendant une certaine période à procéder au déchargement 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Ce qui les préoccupe, c'est que, si un certain nombre de wagons-trémies arrivent au terminal le vendredi et qu'ils travaillent 24 heures sur 24 pendant toute la fin de semaine, ils ne veulent pas qu'il n'y ait plus de wagons le lundi, le mardi et le mercredi. Il faut que la circulation soit continue. Si c'est le cas, les terminaux s'engagent à prévoir du personnel de façon à avoir la capacité nécessaire.

• (2025)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons écouter notre dernier intervenant, M. Watson, du Parti conservateur, pendant cinq minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je veux utiliser mon temps pour préciser quelques choses.

Je sais que M. Goodale, qui est assis de l'autre côté, vous a demandé si vous aimeriez que le règlement proposé soit présenté avant que le projet de loi ne soit adopté. D'abord, cela enlèverait toute utilité à d'éventuelles consultations auprès des intervenants, mais, en plus, les règlements découlent habituellement de l'adoption d'un projet de loi. Je ne vois donc pas comment ce serait possible.

À nos témoins qui sont ici aujourd'hui, je dirais que j'entends des messages contradictoires. À certains moments, j'ai l'impression que vous êtes en faveur de la démarche réglementaire. À d'autres, vous semblez appuyer la démarche préconisée par la Coalition des expéditeurs par rail, par exemple, c'est-à-dire une démarche législative. Je voudrais simplement savoir à quoi m'en tenir, parce que les deux démarches ne sont pas pleinement compatibles, si on veut.

Désirez-vous une solution législative normative sous forme de modifications apportées au projet de loi C-30, ou seriez-vous satisfaits si certains des problèmes étaient réglés ultérieurement dans le cadre d'une démarche réglementaire?

J'aimerais que chacun de nos intervenants réponde brièvement à cette question, et je voudrais ensuite en poser une autre.

Le président: Nous allons commencer par M. Enns, s'il vous plaît.

M. Art Enns: J'aimerais laisser Wade et Cam répondre à cette question. Ce sont eux les experts en la matière. Nous estimons devoir examiner de plus près la réglementation qui sera adoptée pour être en mesure de la commenter.

Je sais qu'ils vont avoir quelque chose à dire là-dessus, alors je vais leur céder la parole.

M. Cam Dahl: Je voudrais simplement répéter ce que j'ai dit au sujet du degré extraordinaire d'unité chez les expéditeurs dans ce dossier. Je pense qu'il serait bon d'insister sur ce degré d'unité. La plupart des membres de l'association que je représente qui sont des expéditeurs sont aussi membres de la Coalition des expéditeurs par rail.

Pour répondre précisément à votre question, je pense que le projet de loi C-30 peut permettre les changements dont nous avons besoin si la réglementation respecte les critères qui ont été expliqués aujourd'hui. Je pense que le projet de loi que vous avez devant vous peut être une réussite, mais, pour cela, il doit être assorti du bon règlement.

M. Wade Sobkowich: Je veux dire que nous parlons de définir le terme « opérationnel » de façon plus précise dans le cadre du processus réglementaire. Si le comité croit être en mesure de définir ce terme de façon à ce qu'il inclue les sanctions et éventuellement les dommages-intérêts prédéterminés, c'est très bien. Nous allons pouvoir aborder ces choses dans le processus réglementaire. Sinon, nous devons recourir aux amendements législatifs que la Coalition des expéditeurs par rail demanderait dans le contexte du projet de loi C-52, dont le but premier était de permettre la modification du projet de loi pour qu'il soit clair. Nous n'avons pas que les modalités opérationnelles à définir; nous devons aussi définir d'autres choses pour nous assurer que les sanctions et les dommages-intérêts prédéterminés sont inclus.

M. Jeff Watson: Comme je suis membre du Comité des transports, je me souviens évidemment de vos interventions devant ce comité. Je suis maintenant secrétaire parlementaire de la ministre

des Transports, ce qui me permet de siéger au Comité de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

J'aimerais parler des dommages-intérêts prédéterminés. Je dois vous dire que je suis perplexe. Croyez-moi, je comprends la situation difficile que vivent les producteurs de l'ouest du Canada et les problèmes que peut engendrer un monopole ou un duopole régional dans le domaine du transport. Je viens cependant de l'industrie automobile. Disons que je suis un petit fournisseur de niveau trois qui fabrique des outils pour un fournisseur de pièces d'un grand FEO, qu'un camion devant livrer mon produit ne se rend pas à destination et que je perds mon contrat. Je pense que je dois être indemnisé. Je ne peux pas m'adresser à un arbitre. Je ne peux pas m'adresser à un organisme gouvernemental, et je ne peux certainement pas invoquer une loi qui m'octroie des dommages-intérêts prédéterminés en cas de manquement aux obligations contractuelles.

Pour quelle raison devrions-nous le faire pour vous et pas pour d'autres? Si nous le faisons pour vous, comment pouvons-nous dire non à tous les autres qui vont évidemment vouloir un régime très similaire? Mieux vaut éviter de s'adresser aux tribunaux, n'est-ce pas?

● (2030)

M. Wade Sobkowich: Tout d'abord, comme vous l'avez dit, il s'agit d'une situation de monopole, ou encore de duopole, selon la façon dont on veut appeler cela. Il n'est pas rare que des contrats commerciaux soient assortis de mécanismes de règlement des litiges prévoyant l'octroi de dommages-intérêts prédéterminés au sein d'un marché fonctionnant normalement, mais, dans ce cas, il n'est pas nécessaire qu'une loi prévoit ces mécanismes, puisqu'il y a de la concurrence. Autrement dit, si on est insatisfait d'un contrat conclu avec un fournisseur...

M. Jeff Watson: D'accord, je comprends: une rupture de contrat est une rupture de contrat. Pourquoi ne voudrais-je pas bénéficier du même recours si j'utilise un autre moyen de transport ou si je subis les conséquences du mauvais fonctionnement d'un autre secteur de transport?

M. Wade Sobkowich: Je ne sais pas trop comment répondre à cette question, sauf en vous disant que soit il y a une concurrence réelle, soit il n'y en a pas. S'il n'y a pas de concurrence, nous devons envisager d'arranger le système pour simuler ce qu'on trouverait normalement dans un marché concurrentiel, et les dommages-intérêts prédéterminés existent lorsqu'un marché fonctionne normalement.

M. Jeff Watson: Évidemment, oui.

M. Art Enns: Je veux insister sur ce que Wade vient de dire, parce que, dans l'exemple que vous avez donné, si le camion n'arrive pas à l'heure, vous auriez beaucoup de concurrents à qui vous adresser. Je n'ai pas de concurrent à qui m'adresser au sein du réseau ferroviaire. J'ai un ou deux choix dans le meilleur des cas. Il n'y a pas d'autres options. Je pense encore que les sociétés ferroviaires ont un peu le monopole de notre réseau ici.

Le président: Merci beaucoup, et merci, monsieur Watson. Le temps est écoulé.

J'aimerais remercier les témoins d'être venus ou d'avoir témoigné par téléconférence. Merci beaucoup de votre contribution.

Nous allons faire une pause de trois ou quatre minutes.

• (2030)

(Pause)

• (2035)

Le président: Nous allons reprendre nos travaux, s'il vous plaît.

M. Claude Mongeau et M. Keith Creel se joignent à nous. M. Mongeau est président-directeur général de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, et M. Creel est président et chef des opérations de Chemin de fer Canadien Pacifique.

Merci beaucoup d'être ici ce soir. Nous allons vous demander de présenter une déclaration préliminaire. Vous avez huit minutes.

Nous allons commencer par M. Mongeau, s'il vous plaît.

M. Claude Mongeau (président-directeur général, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Nous vous fournissons une courte présentation dans les deux langues. Je n'ai pas l'intention d'en aborder tout le contenu, mais j'ai pensé que cela aiderait à mettre les choses en contexte. L'hiver a été très difficile, et je pense qu'il est important que nous examinions les faits si nous voulons adopter les bonnes politiques. Beaucoup de mesures ont été préconisées, et, au bout du compte, nous devons nous appuyer sur les faits pour nous assurer de prendre des décisions éclairées.

Je vais me référer à la page 2, et vous me permettrez de vous expliquer très brièvement ce à quoi le problème de ligne n'est pas lié.

Il n'est pas causé par un conflit touchant le transport du brut et du grain. Moins de 1,8 % de nos wagons servent à transporter du brut, au CN. Nous prévoyons chacun des chargements depuis des mois. Les installations de chargement sont en construction. Ces travaux prennent des mois. Nous disposons des équipages et des locomotives nécessaires, et nous effectuons le transport lorsque la marchandise nous est remise. Il s'agit là d'une très, très petite proportion des marchandises que nous transportons.

Le problème n'est pas lié à l'uniformisation des volumes. Vous entendrez peut-être parfois Wade Sobkowich dire que nous ne voulons pas dépasser un certain nombre de wagons par semaine, que nous ne nous soucions pas de la demande et que nous transportons le grain en fonction de nos intérêts ou de ceux de nos actionnaires. Cela ne correspond pas aux faits. La figure de la page 2 vous indique que, en réalité, nous connaissons une forte période de point à l'automne, et ensuite, la plupart du temps, après l'hiver, la demande à l'égard de nos services est très faible. Ce qu'on appelle l'écart « entre crête et creux » est d'environ 80 % entre la période de pointe de l'automne et le creux de l'été.

Le problème ne vient pas de l'uniformisation des volumes; nos intérêts sont les mêmes. Il ne vient pas non plus du transport du brut. D'où vient-il, dans ce cas?

Vous pouvez voir d'où il vient à la page 3. D'abord et avant tout, c'est la plus importante récolte des 100 dernières années. Elle a fracassé les records antérieurs. Nous n'avons jamais transporté de quantités semblables de grain au Canada. La production dans son ensemble n'a jamais été de cet ordre. Le tonnage supplémentaire doit être entièrement exporté. Nous ne mangeons pas plus de grauu Quaker ou de Cheerios le matin parce que les agriculteurs récoltent plus de céréales. La partie excédentaire doit être expédiée, et il y a cette année près de 55% plus de céréales qu'en temps normal.

Il s'agit d'environ 10 millions de tonnes de céréales. Pour vous donner une idée, si nous planifions parfaitement l'utilisation de nos ressources et que nous disposons du nombre exact de locomotives et d'équipages dont nous avons besoin... Évidemment, nous en avons toujours plus pour nous préparer aux périodes de pointe et pour composer avec la volatilité. Néanmoins, si notre planification était

parfaite, le seul moyen pour nous de transporter tout ce grain excédentaire, ce serait de ne plus transporter de bois du tout. La quantité de grain supplémentaire correspond à la quantité totale de potasse que le CN exporte. C'est à cet ordre de grandeur que correspondent 10 millions de tonnes de grain. On ne peut s'attendre à ce qu'aucune chaîne d'approvisionnement dans le monde puisse trouver les ressources nécessaires pour transporter tout ce grain avec aussi peu de temps pour se préparer.

À la fin du mois de septembre, le ministre de l'Agriculture parlait d'une récolte de 62 millions de tonnes. Ce n'est qu'à la fin novembre qu'on a annoncé officiellement que la récolte était de 76 millions de tonnes. Bon, nous savions tous, dans le milieu du transport ou du commerce du grain, que nous avions plus de grain que cela à transporter, mais il a fallu beaucoup de temps avant que le nombre de tonnes supplémentaires à transporter soit reconnu.

À la page 4, il est question du fait que l'hiver a été très difficile, même si ce n'est pas le facteur le plus important. Je vais laisser mon collègue Keith vous parler de cela plus en détail, mais une image permet de tout comprendre. Nous n'avions connu un hiver comme celui-ci depuis au moins 50 ans, sinon depuis 60 ans. L'hiver peut miner complètement notre capacité, non seulement pour le grain, mais pour toutes les marchandises que nous transportons, sans exception. Du brut à la potasse, en passant par le transport intermodal, toutes les marchandises que nous transportons ont été touchées cet hiver. Si vous avez pris l'avion cet hiver, vous avez subi les conséquences aussi. C'est un hiver qui a touché tous les moyens de transport, et pas seulement le transport ferroviaire.

À la page 9, vous pouvez voir les coups que nous avons subis en détail. J'encouragerais les membres du comité à examiner cela attentivement, parce que c'est important. Je vais cependant vous résumer la situation à partir de la page 9.

Il s'agit du rendement du CN depuis le début de la campagne agricole. Vous allez voir que, pendant les cinq premières semaines, nous avons connu un début très lent.

• (2040)

Nous avons transporté une quantité de grain de loin inférieure à notre capacité. De 10 000 à 12 000 wagons auraient pu être utilisés pendant les cinq premières semaines de la campagne agricole, pendant que cette énorme récolte se préparait dans la cour de M. Sobkowich. Par la suite, lorsque les commandes ont commencé à se multiplier, nous avons été en mesure de transporter une quantité record de grain. En réalité, nous en avons transporté 22 % de plus qu'en temps normal, et nous avons établi notre record de rendement en transportant plus de 5 000 wagons de marchandises jusqu'au début de l'hiver, qui, malheureusement, a commencé très tôt cette année.

Ceux d'entre vous qui viennent de Winnipeg savent qu'en décembre, au tout début, l'hiver a commencé en force, et nous avons subi les répercussions jusqu'au début du mois de mars. Il est important que vous sachiez que, pendant cette période, nous avons transporté environ 10 000 wagons de marchandises de moins que d'habitude, que ce que nous aurions pu transporter au cours d'un hiver normal. Il y a donc eu de 10 000 à 12 000 wagons de marchandises qui n'ont pas été transportés parce que les commandes n'ont pas été passées en août, et de 10 000 à 12 000 wagons de marchandises qui n'ont pas pu être transportés parce que l'hiver a été exceptionnellement rigoureux. Je dirais que ça s'annule.

Dès que l'hiver a été terminé, nous avons recommencé à transporter beaucoup de grain, et nous en avons transporté plus de 5 000 wagons la semaine dernière. Au cours des quatre dernières semaines, nous avons transporté 22 % plus de grain qu'au cours d'un mois de mars normal. C'est ce que nous avons fait. Dans l'ensemble, vu l'hiver que nous avons connu, notre rendement a été raisonnablement bon. La cause fondamentale du problème est liée à l'hiver dans une certaine mesure, mais elle vient surtout du fait que la récolte a été très importante et de quelques autres facteurs, que je vais prendre un instant pour décrire.

Ce que vous pouvez voir à la page 10, c'est une ligne rouge qui indique les commandes que nous avons reçues des exploitants de silo-élévateurs. Au cours des cinq premières semaines, ils ne passaient pas de commandes, malheureusement. Lorsqu'ils se sont rendu compte que la récolte allait être grosse, au cours de la sixième semaine, ils ont commencé à passer plus de commandes. Au cours de la septième semaine et des suivantes, ils ont commencé à passer des commandes dépassant de loin les quantités de grain que les sociétés ferroviaires faisant partie de la chaîne d'approvisionnement du Canada ont été en mesure de transporter au Canada. En réalité, les exploitants de silo-élévateurs commandaient près de 7 000 wagons par semaine au CN. Pour l'ensemble du secteur, cela correspond à 14 000 wagons. Nous n'avons évidemment jamais été en mesure d'approcher ce chiffre. Nous avons constaté une tendance constante à passer de très grosses commandes des entreprises céréalières qui cherchaient toutes à acquérir des parts du marché et à passer des commandes, à réserver des bateaux, à conclure des contrats avec les agriculteurs et à promettre la livraison de marchandise, mais leurs promesses dépassaient de loin les meilleurs rendements possibles jusqu'à maintenant.

Vous avez donné tout à l'heure l'exemple d'une entreprise du secteur automobile. Au sein de n'importe quelle entreprise, lorsqu'on planifie une chaîne d'approvisionnement, on examine normalement le rendement moyen, et, si c'est une année exceptionnelle, peut-être le meilleur rendement, ou un rendement situé dans la fourchette entre le rendement moyen et le meilleur rendement, et c'est là-dessus qu'on devrait miser. Passer 28 000 commandes de plus au cours de la période que le meilleur rendement du CN au cours des 10 dernières années témoigne d'un manque de coordination. C'est trop de commandes pour un système dans lequel non seulement les sociétés ferroviaires ne seraient pas en mesure de livrer la marchandise, mais les élévateurs à grain non plus.

J'entends beaucoup de gens dire qu'il a quelque 35 000 commandes sur la liste d'attente du CN et quelque 30 000 commandes sur celle du CP, ce qui fait 65 000 commandes au total. Au CN, des 35 000 commandes de la liste d'attente, 28 000 dépassent notre meilleur rendement à vie. La responsabilité à l'égard des promesses qui ont été faites, des bateaux qui attendent à l'ancre et des contrats de livraison conclus avec les agriculteurs qui n'ont pas été exécutés incombe en partie aux sociétés ferroviaires. Elle incombe cependant en grande partie aux exploitants de silo-élévateurs, qui manquent de coordination et qui ont de plus en plus de difficulté à faire correspondre leurs aspirations avec la capacité de la chaîne d'approvisionnement.

J'ai presque terminé, monsieur le président. Accordez-moi huit minutes et demie. C'est à mon secteur que vous êtes sur le point de vous attaquer.

La page suivante résume ce qui s'est réellement passé. Le record absolu pour l'ensemble du secteur, c'est 9 500 wagons par semaine. C'est le meilleur rendement des 10 dernières années. Selon le décret gouvernemental relatif au grain, nous devrions fournir 11 000 wagons

par semaine environ, ce qui est ambitieux, mais ce que nous sommes prêts à faire.

• (2045)

À un moment donné, certains intervenants de l'industrie demandaient 20 000 wagons, comme M. Sobkowich vient de le faire. On lui a dit que c'était un peu trop, parce que nous n'arriverions pas à les décharger. Ils demandent maintenant 14 000 wagons. Il n'est pas possible de transporter 14 000 wagons de grain. Avec de la chance, nous arriverons à en transporter 11 000.

Pour qu'il soit possible de transporter 11 000 wagons de grain, il va falloir que les exploitants de silo-élévateurs commencent à vendre beaucoup de grain à Thunder Bay, parce que la capacité est atteinte à Prince Rupert. Nous sommes à deux doigts de dépasser la quantité de marchandise qu'il est possible de décharger dans le port de Vancouver. Ensemble, ces deux corridors comptent pour environ 6 200 wagons. Si nous voulons nous approcher du chiffre de 11 000 wagons, il va falloir qu'on commence à vendre beaucoup de grain à Thunder Bay dans peu de temps, même si le coût est un peu plus élevé lorsqu'on passe par Thunder Bay, et même si la capacité d'expédition n'est peut-être pas aussi grande qu'on souhaiterait qu'elle le soit, parce qu'on n'a pas expédié suffisamment de grain l'an dernier par Thunder Bay et parce qu'il est plus rentable pour les exploitants de silos-élévateurs de passer par la côte Ouest et d'utiliser des routes maritimes moins coûteuses.

Le problème vient en grande partie des exploitants de silo-élévateurs. Il n'y en a que trois sur le marché, alors lorsque leurs représentants affirment qu'il y a une situation de duopole dans les chemins de fer, il faut dire qu'il y a une situation d'oligopole dans le domaine des silo-élévateurs. Ils tirent parti de la situation de beaucoup de façons en ce moment, et il ne s'agit pas que des sociétés ferroviaires; c'est un sport d'équipe, et on constatera très bientôt que la capacité de la chaîne d'approvisionnement est de près de 11 000 wagons, pas plus.

Enfin, le règlement que vous envisagez d'adopter va à mon avis faire reculer le secteur du transport de grain. Vous encouragez la confrontation, comme celle que nous vivons actuellement. Vous nuisez à la collaboration. Vous allez imposer un cadre rigide, et, à bien des égards, nous faire reculer.

La physique de la chose est claire. Les capacités sont fonction des ressources présentes sur le terrain. Les ressources sont déployées sur le terrain lorsque l'investissement est possible. Aucune réglementation, peu importe son ampleur, ne peut assurer le transport du grain.

Une chose qui, à mon avis, est mal avisée et constitue une mauvaise politique, c'est cette idée de faire passer la distance d'interconnexion à 160 kilomètres sans prendre le temps d'examiner la situation adéquatement, et de le faire non seulement pour le grain, mais aussi pour d'autres marchandises. Selon moi, cela a été fait à la hâte, sans examen adéquat. Vous n'allez pas nuire seulement au secteur du transport ferroviaire. Vous allez nuire à l'économie du Canada.

Si vous faites quoi que ce soit, monsieur le président, vous devriez commencer par être un peu plus prudent. Limitez l'extension au grain — il s'agit d'un projet de loi concernant le grain, après tout — et voyons comment les choses se passent. Si tout le monde est content et que nous sommes tous d'accord pour dire que c'est une mesure idéale pour le Canada, à ce moment-là, vous pourrez étendre la mesure à toutes les marchandises transportées au pays. Évitez cependant de le faire sans procéder d'abord à un examen adéquat, et ne le faites pas sous le couvert d'une récolte du siècle, d'un hiver difficile et d'un manque de coordination des exploitants de silo-élévateurs, qui sont aussi responsables du problème que ne l'est le secteur du transport ferroviaire.

Merci.

● (2050)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Mongeau.

Je vais maintenant donner la parole à M. Creel pour les huit prochaines minutes.

M. Keith E. Creel (président et chef des opérations, Chemin de fer Canadien Pacifique): Bonsoir, monsieur le président. Je vous remercie de m'avoir invité à me présenter devant vous afin de discuter de la chaîne d'approvisionnement des grains et du projet de loi C-30. De toute évidence, il s'agit d'une discussion importante non seulement pour les agriculteurs et le Canadien Pacifique, mais également pour tous les Canadiens, et c'est pourquoi je suis ici ce soir pour y participer.

J'exerce depuis plus de 20 ans des fonctions de chef des opérations au Canada et aux États-Unis, et cela m'a permis d'acquérir une vaste expérience dans le domaine. Au cours des 12 dernières années, j'ai occupé des postes d'exécution de responsabilité croissante au sein du Canadien National et du Canadien Pacifique, ce qui m'a permis d'acquérir des connaissances à propos de la chaîne d'approvisionnement des grains de l'ouest, du centre et de l'est du Canada.

Mon exposé d'aujourd'hui portera principalement sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement, sur la manière dont le CP s'y est pris pour obtenir de bons résultats au cours de la présente campagne agricole en dépit de conditions météorologiques exceptionnelles et les raisons pour lesquelles les manoeuvres interréseaux ne constituent pas une solution probante.

Tout d'abord, en ce qui a trait à la question de la capacité de la chaîne d'approvisionnement, je dois souligner que je ne suis pas ici pour discuter des nouvelles normes en matière de taille des récoltes, mais je ferais preuve de négligence si je n'insistais pas sur ce fait indéniable que la récolte de cette année — qui constitue un sommet historique — a été de 37 % supérieure à la moyenne quinquennale de 58 millions de tonnes. Au cours d'une année céréalière normale, les sociétés canadiennes de chemin de fer transportent environ 33 ou 34 millions de tonnes de grain destiné à l'exportation. En raison de la récolte exceptionnelle de cette année, la chaîne d'approvisionnement devra prendre en charge 20 millions de tonnes supplémentaires, ce qui représente une augmentation de plus de 50 %. La réalité, c'est qu'elle n'est pas en mesure de le faire au cours d'une brève période. Pour mettre les choses en perspective, je vous dirai que, à eux seuls, nos surplus sont supérieurs à la quantité moyenne de potasse que le Canada exporte chaque année.

Le problème tient manifestement à la capacité globale de la chaîne d'approvisionnement, et nous devons donc trouver une solution globale à ce problème.

Sur le plan de la capacité, le défi consiste à mettre en place une chaîne d'approvisionnement des grains pouvant répondre à la

demande d'aujourd'hui et à celle de demain. Il est important de comprendre que nous n'avons pas affaire à une chaîne d'approvisionnement unidimensionnelle. De fait, la chaîne d'approvisionnement comporte essentiellement cinq volets. Premièrement, le grain est transporté par camion; deuxièmement, il est stocké dans des silos à la campagne; troisièmement, il est transporté par train vers un port; quatrièmement, il est déchargé par un silo portuaire; et, cinquièmement, il est chargé sur un navire, là encore par un silo portuaire. Il est tout simplement irréaliste d'affirmer que l'un ou l'autre de ces éléments pourrait à lui seul accroître la capacité de la chaîne d'approvisionnement de manière à ce qu'elle puisse prendre en charge, du jour au lendemain, une telle quantité exceptionnelle de grain.

Je vais maintenant exposer quelques faits à propos du rendement du CP au cours de la présente campagne agricole. En août, les stocks de report de la campagne précédente équivalaient à neuf millions de tonnes environ, de sorte que nous n'avions pour ainsi dire pas de grains à transporter. Nous avons commencé à entreposer nos wagons-trémies en mai et en juin — en fait, le CP avait entreposé au début d'août quelque 4 000 wagons en raison de la demande inexistante, et du fait que Statistique Canada prévoyait une campagne agricole normale.

De septembre à novembre, pendant que la récolte battait son plein, le CP a réagi en transportant plus de céréales qu'il n'en avait jamais transporté au cours d'une période comparable. De fait, ses activités de transport de grain au Canada ont été de 20 % supérieures à la moyenne quinquennale, et de 14 % supérieures à celles de la campagne agricole précédente, ce qui prouve qu'il est en mesure d'accroître considérablement ses capacités en réaction à une forte demande.

En décembre et en janvier, les températures extrêmement froides ont eu une incidence sur notre croissance à deux chiffres. Comme l'a indiqué Environnement Canada, ces deux mois ont été les mois de décembre et de janvier les plus froids depuis ceux de 1949-1950. Le fait est que les températures ont été extrêmement froides en décembre, en janvier et en février. Au cours de cette période, il y a eu 49 jours où les températures sont descendues en deçà de la barre des -25°C sur le territoire allant de Kamloops, en Colombie-Britannique, jusqu'à l'est du pays, en passant par les Prairies, alors que, au cours d'un hiver canadien moyen, de telles températures sont enregistrées pendant 25 journées. Je travaille dans le secteur des chemins de fer depuis plus de 20 ans, et je peux vous dire que je n'ai jamais connu de conditions aussi extrêmes.

Si je mentionne cela, c'est que -25°C est un seuil critique en ce qui concerne les activités ferroviaires. Lorsque de telles conditions se maintiennent à l'échelle d'un réseau ou d'un pays, cela donne lieu à des baisses de capacité considérables et à d'importantes préoccupations liées à la sécurité des activités. On doit réduire la longueur des trains puisque la technologie des freins à air comprimé ne nous permet pas d'exploiter des trains céréaliers normaux — encore moins un train normal tout court — à de telles températures. Il n'est pas rare que nous devions réduire de moitié la longueur des trains. Les préoccupations relatives à la sécurité s'accroissent. On diminue la vitesse des trains afin d'accroître la sécurité et d'éviter les déraillements. Ces deux facteurs clés ont pour effet de ralentir nos activités, d'augmenter le nombre de problèmes de congestion et, par conséquent, de réduire notre capacité utile. Au sein de la chaîne d'approvisionnement, personne n'est à l'abri de ces conditions météorologiques ayant des effets négatifs sur notre capacité, ni les exploitants de silos en campagne, ni ceux qui transportent du grain sur les Grands Lacs ni ceux qui en transportent par camion sur les routes.

Malgré les records de froid, en février, le CP avait transporté 15 % de plus de grain que l'an dernier. En mars, à ce jour, cette hausse était de plus de 20 % au Canada.

Monsieur le président, compte tenu de ces conditions météorologiques extrêmes, je suis fier de dire que les sociétés ferroviaires et le CN ont travaillé sans relâche 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et ce, chaque jour, même celui de Noël, afin de transporter cette récolte sans précédent, et qu'ils l'ont fait malgré que les autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement n'aient absolument pas déployé d'efforts semblables et malgré les propos tenus par quelques-uns de nos détracteurs, quelques-uns des exploitants de silos et quelques-unes des sociétés céréaliers. Au cours d'une période comme celle que nous avons traversée et comme celle que nous traversons, c'est-à-dire au moment où nous tentons de transporter une récolte inégalée, il est crucial que tous les éléments constitutifs de la chaîne d'approvisionnement des grains redoublent d'effort. Cela ne s'est tout simplement pas produit.

Bien que d'aucuns affirment le contraire, le CP a expédié et continue d'expédier des quantités record de grain, et ce, pour le bénéfice des collectivités agricoles, des sociétés céréaliers et de l'économie canadienne.

• (2055)

Comme je l'ai mentionné un certain nombre de fois au cours des deux derniers mois, moyennant des conditions météorologiques favorables, nous sommes en mesure de maintenir un rendement semblable à celui que nous affichions l'automne dernier, et ce, non pas parce qu'on nous ordonne de le faire, mais parce que les conditions météorologiques sont chose du passé et que nous disposons des capacités et des conditions d'exploitation requises à cette fin.

Depuis deux semaines, le rendement opérationnel du CN et du CP est en phase avec les prescriptions du décret gouvernemental, et, en fait, leur rendement est supérieur à la capacité de la chaîne d'approvisionnement, ce qui ralentit les activités et réduit la capacité à Vancouver et à Thunder Bay. Le chemin de fer n'est pas le goulot d'étranglement, et il ne peut pas régler à lui seul ce problème de capacité.

Cela dit, plutôt que de chercher un coupable, nous devons engager un dialogue constructif concernant les mesures que nous pouvons prendre pour accroître la capacité globale de la chaîne d'approvisionnement. À court et à long terme, il serait possible d'accroître

cette capacité si l'on était en mesure de décharger des wagons 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Je vais vous donner un exemple non pas théorique, mais réel. Hier matin, comme c'est le cas depuis trois semaines, nous avons plus de 1 500 wagons à décharger entre deux chemins de fer à Vancouver, alors que le rythme normal des terminaux d'expédition était de 600 wagons par jour au cours de ces trois semaines. Ce rythme s'explique par le fait que certains terminaux fonctionnent selon un régime de trois quarts de travail par jour, à raison de cinq jours par semaine, tandis que d'autres fonctionnent selon un régime de deux quarts de travail par jour, à raison de sept jours par semaine.

Un seul des cinq terminaux de Vancouver fonctionne systématiquement selon un régime de trois quarts de travail par jour, sept jours par semaine. Au cours des trois dernières semaines, le nombre de déchargements effectués en semaine était de 34 % plus élevé que celui enregistré pendant les fins de semaine. Si nous voulons accroître la capacité de la chaîne d'approvisionnement, il faut que chacun de ses éléments constitutifs mette l'accent sur la rapidité de ses activités. Il ne faut pas que des wagons soient en attente d'être chargés ou déchargés — ils doivent être toujours en mouvement entre les silos des Prairies et les ports.

Je vais maintenant faire quelques observations à propos des manoeuvres interréseaux à grande échelle. Je ne suis pas ici aujourd'hui pour parler des répercussions commerciales de ces manoeuvres. Toutefois, je veux aborder la question des préoccupations en matière de capacité et de leurs répercussions. Ces manoeuvres ne permettront pas d'accroître la quantité de grain circulant au sein de la chaîne d'approvisionnement, et elles risquent d'avoir des conséquences imprévues sur un réseau de premier ordre. Cela pourrait notamment nuire à la compétitivité de l'économie canadienne. En ce qui concerne plus précisément les préoccupations en matière de capacité, je mentionnerai que les manoeuvres interréseaux à grande échelle auront pour effet d'accroître le nombre d'intervenants chargés d'expédier les grains, de ralentir la chaîne d'approvisionnement et d'allonger la durée des périodes d'acheminement. Cela pourrait également créer des itinéraires indirects, ce qui occasionnerait d'autres complications pour la chaîne d'approvisionnement et aurait une incidence négative sur sa capacité. Il s'agit là exactement du contraire de ce que l'on doit faire.

Bref, si l'on veut que la chaîne d'approvisionnement améliore son rendement, nous devons, à court terme, adopter une stratégie axée sur la collaboration, et, à long terme, accroître la capacité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des grains. Voilà des mesures qui, au bout du compte, seront utiles pour la collectivité agricole et l'économie canadienne.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Creel, de votre exposé.

Je dois mentionner que les deux exposés que nous avons entendus sont le fruit de grands efforts et d'une profonde réflexion, et je tiens à indiquer aux deux témoins que les membres du comité et moi-même leur en sommes reconnaissants.

Nous allons commencer la période des questions par un membre du Nouveau Parti démocratique.

Monsieur Allen, vous avez cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Malcolm Allen: Je vous remercie tous deux d'être venus ici.

Comme on peut le constater d'après quelques-uns des commentaires formulés par les témoins et les commentaires formulés par d'autres personnes auxquels ils ont fait allusion, nous avons affaire ici, il faut bien le dire, à une question controversée sur laquelle les avis sont bien tranchés.

Si vous me permettez d'être bien honnête avec vous, je dois vous dire que la teneur et le ton de vos propos n'augurent rien de bon quant à la possibilité que nous trouvions une solution aux problèmes. Je suis d'accord avec M. Mongeau pour dire qu'il n'est pas toujours utile de tenter de désigner des coupables. Je suggère à tous ceux qui veulent faire oeuvre utile de prendre un peu de recul et de prendre une profonde inspiration. Je pense que tous les intervenants, et non pas uniquement les représentants des sociétés ferroviaires, doivent faire cela de manière à ce que l'on puisse instaurer un climat propice à la discussion.

Si nous ne menons pas une telle discussion, nous ne trouverons pas de solution, à moins, bien entendu, que l'on décide d'imposer unilatéralement ces solutions, ce que nous avons tout à fait le droit de faire en tant que gouverneurs du pays. Tous les parlementaires se sont vu conférer ce droit par la population canadienne. Je ne suis pas en train de dire que tout le monde admire toujours notre travail ou est toujours d'accord avec ce que nous faisons; je dis simplement que nous avons tout à fait le droit de faire cela. J'invite tout le monde à réfléchir à cela à mesure que nous allons de l'avant.

Nous devons trouver une solution à court terme à ce problème, et, bien sûr, une solution à long terme, et nous devons faire en sorte que tous les intervenants fassent partie de la solution, et que personne ne reste sur la touche à rejeter le blâme sur les autres.

J'estime que vous avez soulevé des questions intéressantes concernant le système de manutention des grains. Bien honnêtement, je crois qu'il fait partie du problème — je suis d'accord avec vous là-dessus, monsieur.

J'ai entendu les propos que M. Creel vient de tenir. Il a lancé quelques chiffres.

La première chose que je voudrais vous demander, c'est de nous indiquer si vous avez en votre possession ces chiffres concernant le port de Vancouver. Nous vous saurions gré de bien vouloir les fournir au comité. D'après les renseignements dont je dispose — lesquels, en passant, m'ont été transmis mercredi dernier en Saskatchewan par le chef du syndicat des employés du port de Vancouver —, il est faux d'affirmer qu'il y a de la congestion, et il est faux d'affirmer que les employés ne sont pas disponibles pour travailler. Il se peut que le fait que les sociétés céréalières leur demandent de travailler pose un problème, mais ce chef syndical a indiqué que ses membres n'étaient pas dans cette situation — ils affirment être prêts à travailler aussi les fins de semaine dans ces ports de Vancouver.

Monsieur, nous vous serions reconnaissants de nous transmettre les statistiques que vous venez de citer.

L'autre jour, le ministre a mentionné que l'on prévoyait un accroissement des activités de transport des marchandises à l'échelle du pays. J'aimerais que vous nous indiquiez tous deux les mesures à long terme que les sociétés ferroviaires ont prises pour faire face à cette augmentation. Je ne parle pas ici d'une poussée soudaine — il est difficile de composer avec de telles augmentations subites, qui sont, en outre, difficiles à comprendre et à prévoir.

Quelle est votre stratégie à long terme? Je ne vous demande pas de dévoiler des secrets — il se peut que vous ayez prévu des mesures différentes. Disposez-vous d'un plan à long terme? Soyons honnêtes: votre secteur est un élément de l'économie. Personne ici n'ignore

cela. Aucun Canadien n'ignore cela. Dans une certaine mesure, les sociétés ferroviaires sont emblématiques.

Nous constatons des poussées soudaines, et nous constatons qu'il y a des capacités excédentaires. Avez-vous établi des plans à ces égards, ou allez-vous simplement vous contenter de dire que vous avez fait de votre mieux, que vous avez réalisé des profits pour vos actionnaires et que vous n'avez pas à en faire davantage?

• (2100)

M. Claude Mongeau: Nous disposons de plans, et nous répondons chaque année à la demande du secteur des grains, sauf dans des circonstances exceptionnelles comme celles que l'on a connues cette année. Nous ne sommes pas parfaits. Les gens aimeraient que nous en fassions encore plus durant l'automne et que nous entreposions nos wagons pendant l'été. Nous devons trouver le juste équilibre. La récolte moyenne est de 58 millions de tonnes de grain, et, en règle générale, les récoltes annuelles oscillent en 52 et 65 millions de tonnes, et je peux vous dire que nous disposons des ressources et des capacités requises pour transporter tout ce grain.

Cela dit, nous allons placer la barre plus haut. L'an prochain, selon Agriculture Canada, si la tendance se maintient, la récolte sera de 62 ou de 63 millions de tonnes. Nous allons nous assurer de disposer des ressources requises afin d'être en mesure de transporter de telles quantités de céréales. Nous allons renforcer nos capacités à mesure que croît le commerce. Nous voulons être en mesure de réduire ou d'augmenter nos capacités en fonction des circonstances.

Cependant, nous ne sommes pas en mesure de garantir que nous serons capables de transporter, moyennant de brefs délais, la récolte du siècle, à moins que nous menions des pourparlers et que nous nous entendions sur les coûts qu'exigerait un tel degré de préparation — autrement, il est irréaliste de s'attendre à ce que nous puissions faire cela, sans compter que l'acquisition d'une telle capacité s'assortirait d'un coût prohibitif. Personne ne voudrait créer une entreprise capable de s'acquitter d'une telle tâche. C'est dans ces situations où l'on se trouve avec des quantités astronomiques de marchandise excédentaire à transporter que la collaboration devient absolument indispensable. C'est dans de telles situations qu'il est important d'obtenir des renseignements exacts. Dans ces moments-là, nous devons nous réunir et procéder à un examen afin de nous assurer que nous exploitons à pleine capacité l'ensemble de nos ressources. C'est l'unique stratégie qui me vient en tête.

C'est ce que je préconise depuis l'automne dernier. Malheureusement, pendant l'hiver, lorsque nous avons commencé à manquer un peu de coordination, une énorme pression a commencé à s'exercer sur les sociétés ferroviaires, et je n'ai pas eu l'occasion de participer à une discussion au cours de laquelle j'aurais pu exposer les faits dont je vous parle aujourd'hui. Il est regrettable que cette occasion ne me soit offerte qu'après que vous avez décidé qu'une réglementation lourde constituait la solution.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Payne. Allez-y, s'il vous plaît. Vous avez cinq minutes.

M. LaVar Payne: Merci aux témoins d'être venus ici.

Je suis originaire de Medicine Hat. Le chemin de fer du CP traverse ma circonscription.

Pour être bien franc avec vous, monsieur Creel, je dois vous dire que, dans le passé, j'ai travaillé pour une entreprise du secteur privé, à savoir Methanex, qui s'appelait auparavant Novacor Chemicals, et, avant cela Alberta Gas Chemicals, et que, à cette époque, le CP nous causait toujours des difficultés. Il avait du mal à nous fournir des wagons et il avait du mal à les envoyer à destination.

Après que j'ai quitté cette entreprise, j'ai travaillé auprès d'un certain nombre d'organisations — notamment des entreprises du secteur des produits pétrochimiques, des engrais, du noir de carbone et des produits agricoles écologiques — qui ont voulu se réunir afin de discuter de leurs problèmes. J'ai organisé cette réunion, et nous avons constaté que ces entreprises avaient un problème en commun — le CP ne leur fournissait pas de bons services. Il ne leur fournissait pas de wagons, et il n'expédiait pas leur contenu.

Tout cela n'est pas nouveau pour moi. Les difficultés remontent à très loin. Chaque année des représentants d'organisations de divers secteurs, plus particulièrement, depuis deux ou trois ans, c'est-à-dire depuis que je suis député, des organisations du secteur céréalier, nous disent qu'elles n'obtiennent pas leurs wagons. Il s'agit là de l'un des éléments dont j'aimerais discuter.

D'après ce que je crois comprendre, le CP s'est départi l'an dernier de quelque 400 locomotives et d'environ 2 000 wagons. Si vous aviez conservé ces locomotives et ces wagons, est-ce que... Je ne sais pas de que type de wagons il s'agissait — de toute évidence, il y en a de toutes les sortes. Toutefois, cela vous aurait permis de mettre un plus grand nombre de trains sur les rails, voire des trains plus courts — car je sais que les températures froides peuvent poser un problème —, et peut-être d'expédier sur le marché une partie du grain qui n'a pas pu être transportée jusque-là.

Avez-vous des observations à formuler à ce sujet?

• (2105)

M. Keith E. Creel: Oui, monsieur. Si vous le permettez, je formulerai deux ou trois observations.

J'aimerais revenir sur les commentaires que vous avez faits à propos de vos difficultés passées avec le CP. Je ne peux malheureusement pas vous fournir de renseignements concernant le passé, vu que je ne fais partie de l'organisation que depuis 13 ou 14 mois, mais je peux vous dire quelques mots à propos de notre mandat. Notre mandat, mon mandat et le mandat de la nouvelle équipe de gestion est le suivant: améliorer les niveaux de services de manière à ce que nos clients n'aient plus à subir des pénuries et cessent de recevoir de piètres services. C'est exactement ce que nous nous employons à faire, et j'avancerais que nous avons obtenu d'excellents résultats au cours des 13 derniers mois à ce chapitre.

Vous avez fait des commentaires à propos de la réduction du nombre de locomotives et de wagons, et vous avez touché au cœur d'une partie de la question. La plupart des wagons dont nous nous sommes départis avaient dépassé leur durée de vie utile. Selon les dispositions réglementaires, ces wagons ne peuvent demeurer en service que pendant un certain nombre d'années, à l'issue desquelles on ne peut plus les utiliser. Nous les avons donc retournés aux personnes de qui nous les louons. Ils ont été envoyés à la ferraille.

En ce qui concerne les locomotives, nous en avons à présent un certain nombre qui sont entreposées. Quant à la question de savoir si nous pourrions ajouter des locomotives ou des wagons, je vous dirai que nous ne ferons pas cela, car pour faire fonctionner des trains, on a besoin de trois choses, à savoir des wagons, des locomotives et du personnel. Comme Claude l'a indiqué, l'ensemble du processus exige du temps — nous devons tenir compte de choses toutes simples comme le temps requis pour embaucher des employés, le temps

requis pour embaucher un chef de train et le temps requis pour former un chef de train de manière à ce qu'il devienne mécanicien de locomotive de manière à ce qu'il puisse tirer des wagons supplémentaires — mesures que nous prendrions si nous disposions des locomotives et des wagons qui le justifieraient. Il faut prévoir au bas mot six mois pour exécuter le processus qui englobe le fait de déterminer que l'on a besoin, par exemple, de chefs de train, et d'embaucher des personnes chargées de les évaluer, de les former et de les rendre aptes à occuper leurs fonctions.

Lorsqu'on nous informe du fait qu'il y a 80 millions de tonnes de grain à transporter, comme cela s'est produit en novembre, on ne peut pas acquérir du jour au lendemain les capacités requises pour s'acquitter de cette tâche. C'est tout simplement impossible. J'aimerais énormément être en mesure de le faire — ce serait avantageux pour nous sur les plans économique et financier —, mais c'est tout simplement impossible. Voilà la difficulté à laquelle nous sommes confrontés.

M. LaVar Payne: Je peux comprendre cela. J'ai de l'expérience dans le domaine des ressources humaines, de sorte que j'ai eu affaire à des problèmes de ce genre. J'ai cru comprendre aussi que le CP avait mis à pied un certain nombre de personnes.

Il y a une autre question que je souhaitais aborder. Les représentants de diverses organisations nous ont beaucoup parlé des accords sur les niveaux de service qu'ils ont conclus, mais, si j'ai bien compris, le CP et le CN n'ont pas conclu de tels accords. Je me demandais simplement si vous pouviez tous deux nous expliquer pourquoi vous ne l'aviez pas fait.

M. Claude Mongeau: Je vais vous dire une chose: lorsqu'il travaillait pour le CN, Keith était mon directeur de l'exploitation, et nous avons conclu de tels accords. Nous pouvons nous en attribuer le mérite. Je sais que le CP en conclut également. En fait, nous avons accru l'ampleur du recours aux accords de niveau de service à l'échelle du Canada. L'utilisation de cette formule s'est répandue comme une traînée de poudre dans le secteur du transport intermodal. Nous avons conclu un certain nombre d'accords de ce genre dans divers autres domaines, par exemple celui du transport des marchandises, du transport en vrac... Cette façon de faire est très répandue, et nous voyons cela d'un bon œil.

Nous avons conclu des accords sur les niveaux de service dans le secteur du transport des grains, où ils sont d'une nature plus opérationnelle, et ce, pour une raison très simple: nous devons respecter un plafond de revenu. Le système actuel n'est pas fondé sur l'instauration de liens commerciaux normaux s'assortissant d'engagements et d'une réciprocité. Je ne lancerai pas un débat sur le plafond de revenu. Cela dit, la réalité, c'est que, dans tout secteur commercial, on encaisse des recettes, on prend des engagements et on conclut des marchés, et il y a un volet relatif aux niveaux de service. Lorsque le prix est fixé, que les ressources doivent être disponibles en tout temps et qu'un régime fonctionne selon la formule du paiement à l'utilisation, l'idée même des accords sur les niveaux de service se mord la queue.

M. LaVar Payne: J'aimerais que M. Creel fasse lui aussi des observations là-dessus.

Le président: Soyez très bref. Le temps est écoulé.

M. Keith E. Creel: La majeure partie des activités du CP sont visées par des marchés et des accords sur les niveaux de service. Nous avons signalé aux sociétés céréalières les cas où ces accords n'étaient pas efficaces, et nous sommes plus que disposés à entreprendre des pourparlers avec elles, pour autant qu'il y ait de la réciprocité. Il s'agit là d'un mot clé. Il ne s'agit pas d'une relation unilatérale. Aucune relation unilatérale ne peut être efficace ou productive.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Payne.

Nous allons passer à M. Goodale, du Parti libéral. Vous avez cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

● (2110)

L'hon. Ralph Goodale: Merci aux témoins de s'être présentés ici ce soir. Comme toujours, le temps est notre ennemi, et je tenterai donc d'être le plus bref possible.

Monsieur Mongeau, vous avez fait allusion ce soir aux autres intervenants de la chaîne de valeur dont le rendement n'est pas ce qu'il devrait être afin de rendre possible le transport de cette récolte. J'aimerais que vous nous fournissiez des précisions concernant l'origine exacte de ces lacunes. Le problème vient-il de ce qui se passe à la campagne, ou tient-il uniquement aux activités menées au port? Le fiasco est-il attribuable à des lacunes sur le plan de la planification ou de la coordination? Les données disponibles sont-elles insuffisantes? Le système ne fait-il pas l'objet d'une surveillance suffisante pour que vous puissiez disposer de renseignements solides et prendre des décisions fondées sur des choses que vous avez mesurées?

Je crois qu'il serait utile pour nous que vous nous indiquiez les autres intervenants du système qui, à votre avis, ne s'acquittent pas adéquatement de leurs tâches. Si vous ne le faites pas ce soir en deux ou trois minutes, vous pourriez nous transmettre ultérieurement un document détaillé. Il serait utile pour nous de disposer de ces informations.

En ce qui vous concerne, monsieur Creel, je vous dirai que j'ai été frappé par un discours que le PDG du CP a prononcé à New York il y a un mois environ. À ce moment-là, il a indiqué que le CP était particulièrement sensible — c'est le terme qu'il a employé — au fait que, dans certains secteurs, plus particulièrement celui du transport intermodal, on perd des clients si on ne livre pas la marchandise à la date prévue, car une autre entreprise ira chercher ce client. Toutefois, on n'a pas fait preuve d'une telle sensibilité — j'emploie à dessein les mots utilisés par M. Harrison — à l'égard des clients du secteur du charbon et des grains, vu que, pour l'essentiel, ils n'ont aucune solution de rechange, et que, de toute façon, tôt ou tard, les sociétés ferroviaires transporteront ces grains. Cela est fâcheux pour les agriculteurs, mais commode pour les sociétés ferroviaires, car quoi qu'il arrive, elles feront et engrangeront des recettes.

Je pense que vous comprendrez que cela envoie un message négatif aux agriculteurs des Prairies. En effet, le CP ne s'est pas montré « sensible » à leur problème, que l'on a qualifié de mineur. Aux yeux des agriculteurs, le fait de ne pas réussir à transporter des grains d'une valeur de plusieurs milliards de dollars est quelque chose de plus qu'un problème mineur.

J'aimerais simplement que vous nous disiez ce que le CP entend faire pour réparer les dommages causés par ce message plutôt négatif et faire savoir aux agriculteurs qu'une récolte exceptionnelle constitue un inconvénient pour vous puisque vous êtes incapable de la prendre en charge.

Ce qui motive les agriculteurs, c'est la croissance, l'expansion et l'accès aux marchés mondiaux, et ils ne veulent pas qu'on leur dise que le système canadien n'a pas les capacités requises pour répondre à leurs besoins, et qu'ils doivent donc se contenter de récoltes moyennes. Ils ne veulent pas entendre dire que le système ne peut prendre en charge une récolte supérieure à la moyenne.

M. Claude Mongeau: Je peux vous dire ceci: le CN a transporté l'an dernier l'équivalent de 63 millions de tonnes de grain. Nous pourrions transporter la même quantité l'an prochain au moyen des ressources que nous avons utilisées l'an dernier. Ainsi, nous sommes en mesure d'augmenter rapidement nos capacités, et nous le faisons d'une année à l'autre, en fonction de l'ampleur de la récolte. Il en a toujours été ainsi. Toutefois, nous n'avons jamais été confrontés à une récolte comme celle de l'an dernier, qui a fracassé tous les records.

Je vais laisser Keith répondre à votre autre question, mais je vous dirai brièvement que je ne jette pas le blâme sur les membres du secteur des élévateurs à grain. Je résiste aux campagnes qu'ils mènent et aux propos fantaisistes qu'ils ont tenus au moment de fixer des attentes de manière à ce que l'on exerce de la pression sur les sociétés ferroviaires. Il s'agit d'une chose que je n'ai pas avalée. Pas du tout.

Je crois que l'on doit apporter des améliorations à chaque échelon, et je pense que c'est ce que l'on est en train de faire. Ce qui manque, c'est une évaluation honnête de ce qui peut être fait. Il est irresponsable de leur part d'envoyer une lettre au ministre Ritz pour lui indiquer qu'ils sont en mesure de remplir 14 000 wagons par semaine, d'affirmer sur toutes les tribunes que les compagnies de chemin de fer ne répondent pas aux attentes et de fixer ces mêmes attentes à 9 000 ou 14 000 tonnes. Dès que nous avons commencé à accroître nos capacités — nous sommes désormais en mesure de transporter 10 000 tonnes —, ils se sont mis à dire que nous tentions de les submerger. À présent, leur discours a changé. Il faut expédier dans le bon corridor au bon moment, parce que, en réalité, comme vous serez en mesure de le constater, monsieur Goodale, au cours des deux ou trois prochaines semaines, à l'heure actuelle, compte tenu des investissements dont ont profité les élévateurs à grain, les sociétés ferroviaires et l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, nous pourrions nous compter chanceux si nous parvenons à transporter régulièrement l'équivalent de 10 500 wagons de grain.

La situation serait totalement différente si l'on disait la vérité, et ce que je viens de dire est la vérité pure et simple. On n'a pas été en mesure de se présenter devant nous et de nous dire la vérité. Nous aurons à prouver cela au cours des deux ou trois prochains mois. Regardez-nous bien aller. Je vous ai fourni les faits durant mon exposé. Nous garderons un œil sur eux. Je vous ai indiqué ce que la chaîne d'approvisionnement est en mesure de faire, et c'est sur cela que nous devons nous appuyer pour aller de l'avant. Nous prenons des mesures à chaque échelon, et nous continuerons d'accroître nos capacités de manière à pouvoir transporter l'équivalent de 11 000 ou de 11 500 wagons, mais le problème tient non pas aux sociétés ferroviaires, mais à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

● (2115)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Goodale.

Nous allons maintenant passer à M. Watson, du Parti conservateur. Vous avez cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Pierre Lemieux: Je crois que M. Creel voulait formuler une brève observation.

Le président: Nous avons largement dépassé le temps, mais je vous permets de faire un très bref commentaire.

L'hon. Ralph Goodale: C'est une décision raisonnable, monsieur le président. Je vous remercie.

M. Keith E. Creel: Tout d'abord, j'aimerais dire qu'il est regrettable que les agriculteurs du Canada aient une telle perception. Je n'ai pas assisté au discours que M. Harrison a donné à New York. Je n'ai pas entendu ses propos. Il serait déplacé de ma part de faire des commentaires là-dessus. Toutefois, je peux vous parler de gestes concrets que notre société ferroviaire pose chaque jour.

Au sein de notre société, il n'y a qu'une seule personne qui défende plus que moi la cause du secteur des grains et du transport des grains, et c'est M. Harrison. La réalité, c'est que le CP transporte plus de grain qu'il n'en a jamais transporté, et cela vaut également pour l'hiver dernier. Il s'agit du seul produit de base. Comme l'indiquent nos statistiques de février et de mars, d'une année à l'autre, nous connaissons une croissance à deux chiffres. C'est l'unique produit de base. Tous nos autres clients du marché adoreraient connaître une telle croissance et profiter des capacités qui ont été créées pour le grain. Comme les faits l'indiquent à tous les égards, nous accordons au secteur des grains le degré de priorité qui doit lui être accordé et que nous sommes en mesure de lui accorder, compte tenu des contraintes que nous impose la chaîne d'approvisionnement au moment où nous transportons ces grains.

Merci, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Creel.

Nous allons maintenant passer à M. Watson. Vous avez cinq minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président. J'espère que l'on n'a pas retranché du temps qui m'est alloué le temps qu'a exigé cette réponse au monologue de M. Goodale.

J'aimerais tout d'abord me pencher sur le document fourni par M. Mongeau, du CN, plus précisément la page 5, qui porte le titre « Amplement de capacité ferroviaire inutilisée au début ». Je comprends qu'une société ferroviaire effectue sa planification en fonction des quantités de marchandises qu'elle transporte au cours d'une année moyenne, mais compte tenu de l'ensemencement tardif, dont vous et d'autres intervenants avez dû être informés, n'était-il pas réaliste de prévoir que votre capacité aurait été entièrement utilisée le 1^{er} août, comme l'indique votre document? L'écart était très important à cette date. Est-ce que cela était réaliste, compte tenu du fait qu'il allait y avoir un ensemencement tardif et que votre capacité moyenne n'allait probablement pas suffire en août?

M. Claude Mongeau: Je crois que c'est aussi réaliste que d'espérer que l'hiver disparaisse. Cela exige du recul. Tout ça s'est passé au nez et à la barbe des intervenants du secteur des grains, ceux-là mêmes qui nous accusent aujourd'hui d'avoir manqué à nos obligations envers le pays. Tout ce que je dis, c'est que, si nous avons été si mauvais, que dire d'eux? Que faisaient-ils en août, alors qu'il y avait neuf millions de tonnes de stock de report? Lorsqu'il est devenu évident que la récolte risquait d'être exceptionnelle, nous aurions dû commencer à faire circuler des wagons afin de créer de la capacité d'entreposage. Au cours d'une année normale, les choses ne se passent pas de cette façon. Durant une année exceptionnelle, cela aurait été extrêmement utile. Je n'attirerais pas l'attention là-dessus si ces gens ne laissaient pas entendre que nous n'avons pas répondu aux attentes du pays en raison d'un hiver très difficile.

M. Jeff Watson: Êtes-vous en train de dire aux membres du comité que ni le décret ni le projet de loi C-30 ne constituent des mesures nécessaires? S'agit-il là de votre point de vue?

M. Claude Mongeau: À mon avis, le décret est utile, dans la mesure où il contribue à mobiliser l'ensemble des intervenants. Nous allons respecter les dispositions du décret, et nous irons même au-delà de ces exigences. Il s'agit d'un « remède de cheval », mais je suis conscient du fait que l'on a affaire à une crise, et nous sommes prêts à y faire et à faire circuler nos trains en conséquence.

Je suis extrêmement préoccupé par les dispositions concernant les manoeuvres interréseaux, qui ont été, à mon avis, instaurées sans que l'on mène au préalable de véritables consultations, et je suis, disons, très préoccupé par la fragilisation de la collaboration au sein de la chaîne d'approvisionnement, qui constitue l'une des conséquences de la pression qui a été exercée sur les sociétés ferroviaires — comme si elles étaient l'unique composante clé de cette chaîne. On demande aux exploitants de silos de faire des commentaires à propos du rendement des compagnies de chemin de fer, mais est-ce qu'on leur demande d'indiquer pourquoi ils ont fait un si grand nombre de commandes? Est-ce qu'on leur demande comment ils gèrent leurs affaires et d'indiquer les corridors qu'ils emploient? Les sociétés ferroviaires sont les seules à être jugées.

• (2120)

M. Jeff Watson: Sans le décret, sans le projet de loi C-30 et sans le délai de deux ans dont il s'assortit, si je peux dire, les stocks de report estimés oscilleraient, au bas mot — compte tenu des exigences actuelles — entre 17 et 27 millions de tonnes. Si nous n'adoptions pas le projet de loi C-30, comment vous y prendriez-vous pour convaincre le comité? Que prévoiriez-vous faire pour prendre en charge ces stocks de report, en tenant compte du fait que, l'année suivante, la récolte pourrait être de 63 millions de tonnes? Les stocks de report que vous avez à transporter sont d'une ampleur considérable. Quel est votre plan? Si aucune exigence obligatoire ne vous était imposée, auriez-vous un plan convaincant à nous présenter?

Je souligne en passant que ma question s'adresse également à M. Creel.

M. Claude Mongeau: Notre plan consiste à transporter l'équivalent de 5 500 wagons de grain dès que possible. C'est que nous disons depuis deux mois. Nous disions cela bien avant que le décret ne soit pris. Nous estimons que ces 5 500 wagons du CN — soit l'équivalent d'environ 10 500 ou 11 000 wagons pour l'industrie — nous permettraient fort vraisemblablement de satisfaire amplement aux besoins des exploitants de silos, qui n'auront pas suffisamment de grain pour remplir tous ces wagons.

M. Jeff Watson: Pendant combien de temps êtes-vous prêts à fonctionner à un tel régime? Jusqu'à ce que tous les stocks de report aient été transportés?

M. Claude Mongeau: À coup sûr, nous sommes prêts à fonctionner à un tel régime. Nous avons présenté nos plans quant à ce que nous entendons faire l'an prochain jusqu'à ce que l'hiver commence à gruger notre rendement. Dès que les températures atteindront un certain seuil, nous passerons à 5 500 wagons. Nous sommes en bonne voie d'en arriver là, et nous poursuivrons à un tel régime tant que l'on sera capable de charger et décharger nos wagons.

Je pense que, au cours des deux ou trois prochaines semaines, nous allons constater — et j'invite les membres du comité à garder un oeil là-dessus — que le nombre maximal de wagons que la chaîne d'approvisionnement — les sociétés ferroviaires et les silos — peut prendre en charge est de 10 500 environ. C'est ma prédiction.

M. Jeff Watson: Je vous ai entendu dire cela plus tôt. J'aimerais demander à M. Creel de répondre à la question.

M. Keith E. Creel: Je vous dirai que, de l'avis du CP, cela n'était pas nécessaire. Dans les faits, la quantité de grain que nous transportons sous le régime du décret est la même que celle que nous transportons en septembre, en octobre et en novembre, jusqu'à ce que les conditions météorologiques s'en mêlent. Cela dit, même si je concédais que ces mesures sont nécessaires — et, de toute évidence, on a estimé qu'elles l'étaient, et on les a prises —, je devrais ajouter qu'elles sont incomplètes.

Si nous voulons vraiment optimiser le transport des grains au pays et prendre en charge des récoltes record, nous devons parfaire la chaîne d'approvisionnement. Nous devons être contraints de réunir tous les intervenants de manière à ce qu'ils puissent cerner ensemble toutes les lacunes sur le plan de la capacité. Il faut que tous les intervenants fassent preuve d'un même dévouement et s'investissent — à défaut d'un meilleur terme — de la même façon afin que l'on puisse optimiser la chaîne d'approvisionnement en pleine croissance, plutôt que d'en diminuer l'importance en prenant uniquement aux sociétés ferroviaires.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Watson. Nous allons maintenant passer à Mme Brosseau, du NPD, qui dispose de cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

Mme Ruth Ellen Brosseau: J'aimerais remercier les témoins des exposés qu'ils nous ont présentés aujourd'hui.

J'aimerais revenir sur des commentaires que M. Mongeau a formulés à l'intention de mon collègue, M. Allen. Je crois que vous avez indiqué que le gouvernement n'avait pas suffisamment discuté avec les sociétés ferroviaires avant de proposer ces mesures législatives coercitives. Est-ce exact? Est-ce que le gouvernement fédéral communique suffisamment avec les sociétés ferroviaires?

M. Claude Mongeau: Je vous dirai que c'est par le truchement des bulletins de nouvelles que nous sommes informés des intentions du gouvernement. Comme la plupart des autres intervenants, nous avons été invités à faire connaître notre point de vue, mais aucune rencontre, par exemple, n'a été organisée afin de réunir les exploitants de silos et les représentants de sociétés ferroviaires afin que l'on puisse déterminer si le nombre de wagons requis était de 10 000, de 11 000 ou de 12 000. Aucune discussion n'a été tenue sur un tel sujet, et nous allons devoir montrer à la dure à quels échelons de la chaîne d'approvisionnement se trouvent les capacités.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Toute bonne relation est fondée sur la communication. Sans communication, rien ne fonctionne, et tout s'effondre. Je pense que c'est pour cela que nous sommes ici — nous tentons d'établir comment nous en sommes arrivés là, de cerner les problèmes et de les régler.

Dans un communiqué du CN daté du 31 mars 2014, on peut lire certains propos que vous avez tenus. Je vous cite: « Le manque de coordination dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et les difficultés croissantes occasionnées par les nouvelles stratégies de marketing de céréales, faisant suite au changement du rôle de la Commission canadienne du blé, sont parmi les principales causes fondamentales des problèmes que nous éprouvons ». J'aimerais que vous formuliez des commentaires à propos du rôle que la Commission canadienne du blé assumait en matière de logistique, de la situation où nous nous trouvons aujourd'hui et de ce que nous pourrions faire pour instaurer une meilleure relation de travail.

Comme vous l'avez mentionné, monsieur Creel, c'est important. Sous le régime du décret, vous faites essentiellement ce que vous êtes censés faire, mais c'est incomplet puisque les intervenants de la chaîne d'approvisionnement n'ont pas tous été mobilisés.

Je crois que l'on a également indiqué que les intervenants de la chaîne d'approvisionnement devaient travailler en équipe. J'aimerais que vous fassiez des observations sur la nécessité d'amener tous les intervenants à collaborer, et sur le fait que le gouvernement devrait peut-être faire preuve d'un meilleur esprit d'équipe, même si le projet de loi est amélioré par suite d'amendements.

• (2125)

M. Keith E. Creel: Dans les faits, si l'on veut que cela fonctionne et si l'on veut que cela soit complet, il faut que l'on oblige tous les autres intervenants — les exploitants de silos, les exploitants de terminaux portuaires et les sociétés céréalières — à se joindre à la discussion de manière à ce que l'on puisse cerner ensemble les occasions d'accroissement des capacités.

Cela n'a pas été fait. On n'a pas été en mesure d'amener les sociétés céréalières à se joindre à la discussion, à collaborer et à prendre des engagements semblables aux nôtres. On entend ces intervenants faire de beaux discours selon lesquels, s'il y a du grain, ils sont prêts à travailler 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Eh bien, depuis trois semaines, ce n'est pas le grain qui manque, et, comme je l'ai dit, il n'y a qu'un des cinq terminaux qui ait fonctionné 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Ils ne joignent pas les actes à la parole, et ils ne font pas preuve du même dévouement que nous.

Nous sommes prêts à faire cela. Il faut simplement que tous les intervenants participent à la discussion, mais le projet de loi ne les oblige pas à le faire.

Mme Ruth Ellen Brosseau: La plupart de ces choses sont faites par règlement.

M. Keith E. Creel: Il ne devrait pas en être ainsi. Nous avons lancé un appel et nous nous sommes proposés pour le faire à bien des reprises. Il n'y a tout simplement pas eu l'engagement ni le désir pour que cela arrive.

M. Claude Mongeau: Permettez-moi de vous donner un exemple.

Vous avez entendu M. Sobkowich, par exemple, dire que les dommages-intérêts prédéterminés devraient servir à payer les surestaries. Eh bien, si l'exploitant de silo-élévateur a commandé trop de navires, plus qu'il n'est capable d'en décharger, qui devrait payer les dommages-intérêts prédéterminés?

Déterminer la véritable capacité n'est pas une science exacte. Cela exige beaucoup de collaboration. Lorsqu'il y a des paroles vides, qu'on se jette le blâme et qu'il y a des accumulations sur les lignes de chemin de fer, on obtient des quotas et des règlements.

À l'heure actuelle, on fait le procès d'une seule partie, alors que, en réalité, c'est un sport d'équipe. La capacité des chemins de fer n'est pas bien différente de celle des silos-élévateurs. Sachez que nous étions loin de ce point cet hiver. Comme je l'ai dit, pour le CN, elle a été d'environ 10 000 wagons, ou un million de tonnes, moins que la norme pour un hiver. Mais nous étions près de la capacité maximale des silos-élévateurs cet automne, et nous en sommes près maintenant; regardez bien.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Nous pouvons tous convenir du fait que l'année n'a pas été bonne, mais, pour l'avenir, comment allons-nous rebâtir notre réputation? Je crois que nous avons subi un rude coup à l'échelle nationale et aussi à l'échelle internationale. Comment allons-nous nous assurer que cela ne se reproduit pas, que nous entretenons un véritable dialogue et faisons en sorte que le système fonctionne de façon cohésive?

Le président: Une réponse courte, s'il vous plaît.

M. Keith E. Creel: Je vais simplement répéter qu'il faut consulter tous les joueurs, obliger tous les joueurs à arriver avec le même engagement et la même attente, et nous pourrions régler le problème.

M. Claude Mongeau: Et établir des attentes réalistes.

Le président: Merci beaucoup, madame Brosseau.

Maintenant, nous allons donner la parole à M. Zimmer, s'il vous plaît, pour cinq minutes. Ce sera la dernière intervention.

M. Bob Zimmer: Monsieur le président, j'aimerais partager mon temps avec M. Dreeshen, dans la mesure du possible.

Nous avons déjà parlé, monsieur Mongeau, de problèmes de capacité. J'ai ici des articles qui révèlent que les problèmes de capacité existaient bien avant les intempéries de l'automne dernier. En outre, comme je suis député depuis 2011, j'ai souvent entendu parler de pénuries. Que ce soit aux usines de transformation ou aux terminaux céréalières — ou je ne sais où —, il y a une pénurie depuis longtemps.

Les entreprises céréalières ne sont pas ici maintenant. Les représentants des terminaux ne sont pas ici maintenant. C'est vous qui êtes ici. Qu'êtes-vous prêt à faire, si la situation se reproduit à l'automne prochain, pour que la situation ne se reproduise plus jamais? Nous vivons au Canada. Les intempéries font partie de la vie.

Pas ce que font les autres, se jeter le blâme; qu'allez-vous faire pour garantir aux producteurs de grain canadiens que la situation ne se reproduira plus?

M. Claude Mongeau: Je peux vous dire une chose. En date d'aujourd'hui, nous sommes à environ 3 000 wagonnées de transporter un montant record de grain à la suite de notre récolte historique.

M. Bob Zimmer: C'est une réponse...

M. Claude Mongeau: Non, j'y arrive. À la fin de l'année, nous aurons fracassé tous les records de l'histoire en ce qui concerne le transport du grain. Je peux vous le dire, car nous y sommes presque arrivés à l'heure où on parle, malgré un hiver très difficile.

À l'instar de l'hiver, chaque année, nous revenons à la source et essayons de trouver des façons de renforcer notre résilience. C'est essentiel à notre programme d'affaires. C'est la seule façon que nous avons de satisfaire nos actionnaires et de maximiser le rendement de leur investissement, et c'est ce que nous faisons tous les ans. Nous exploitons un excellent chemin de fer. Cette année, le CN a affiché le meilleur rendement relatif, alors que nous sommes le chemin de fer le plus au nord. Le chemin de fer du BNSF a subi des conséquences beaucoup plus grandes. Pour les compagnies ferroviaires de l'Est, le NS et CSX, qui n'avaient à composer qu'avec la neige, la réduction de vitesse a été beaucoup plus importante que pour le CN.

Notre capacité n'est pas parfaite, et nous nous améliorons beaucoup d'une année à l'autre, mais, vu le contexte général, nous avons en fait connu un rendement raisonnable au cours d'un hiver extrêmement difficile.

• (2130)

M. Bob Zimmer: Je vais céder la parole à M. Dreeshen.

M. Earl Dreeshen: Merci, messieurs, d'être venus aujourd'hui.

J'ai quelques questions. Lorsque vous parlez de 11 000 wagons par semaine — je crois que c'est le nombre que vous avez dit pouvoir justifier et que vous êtes en mesure de transporter sans compromettre d'autres marchandises —, nous continuons pourtant d'entendre des histoires au sujet du risque que vous ne soyez pas capable de le faire, alors nous nous inquiétons, car le gouvernement exerce sur vous des

pressions pour s'assurer que vous respecterez ce mandat. Bien sûr, si ce que vous avez dit est vrai, que c'est ce que vous pouviez gérer, alors pourquoi d'autres fournisseurs avancent-ils que vous ne serez pas en mesure de transporter leurs produits? Est-ce vrai qu'on leur envoie ce type de messages?

M. Keith E. Creel: Du point de vue du CP, je crois que, de toute évidence, les gens ne comprennent pas que l'hiver dernier a compromis beaucoup d'autres marchandises, pas seulement le grain. Vous avez une énorme accumulation de produits à transporter. Il y a encore de la potasse à transporter, il y a encore du charbon à transporter et il y a encore d'autres marchandises commerciales à transporter. Compte tenu de cette accumulation, si je suis obligé de respecter un régime de 5 500 wagons par semaine, il n'y a pas assez de ressources.

M. Earl Dreeshen: C'est toutefois la réalité. Je veux dire, ces chiffres n'ont pas été inventés. C'est une situation où on nous a dit — et on nous l'a effectivement dit — que vous êtes en mesure de respecter les engagements que vous avez pris pour les autres fournisseurs aussi. Ils entendent des histoires selon lesquelles, à cause du grain et en raison de l'obligation imposée par le gouvernement, vous ne pouvez pas respecter les engagements — peut-être pas la capacité d'appoint à laquelle ils s'attendent, ou je ne sais quoi —, mais il semble y avoir une petite rupture de communication, et ils recevaient ce genre de message selon lequel, quoi qu'il arrive, c'est à cause de la nouvelle réglementation et, par conséquent, des difficultés se posent ici.

M. Claude Mongeau: Permettez-moi de vous expliquer la chose ainsi. À condition que tout soit synchronisé, et nous sommes maintenant dans les mois printaniers et estivaux, nous avons la capacité d'assurer les 11 000 wagons. Qu'arrive-t-il si on est l'hiver et que tout ralentit de 10 à 20 % pendant une semaine ou deux? Que faites-vous durant cette semaine? Qu'arrive-t-il en cas de déraillement qui paralyse votre chemin de fer pendant deux jours? Que faites-vous pour les cinq prochains jours?

Je crois que les clients entretiennent une préoccupation légitime concernant l'incidence qu'aurait un quota hebdomadaire sur les autres marchandises.

M. Earl Dreeshen: Je comprends, mais, à l'heure actuelle, nous ne devons pas composer avec l'hiver, alors je crois que ces problèmes et ces choses que l'on soulève sont une source de préoccupations.

Je vous ai aussi entendu dire, monsieur Creel, que vous étiez prêt à composer avec une récolte de 80 millions de tonnes. Vu la libéralisation des marchés, vu les accords de libre-échange que nous étudions, il faudrait des améliorations constantes pour les 5 à 10 prochaines années. Je me demandais simplement si vous y songiez, car vous allez faire gagner de l'argent à vos actionnaires si c'est le cas. Je me demande seulement comment nous pouvons intégrer cet aspect pour obtenir une certaine certitude à ce chapitre.

Si j'ai le temps pour une dernière question — et je suis certain que non —, vous avez dit que l'un des cinq terminaux fonctionne 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. J'aimerais seulement savoir lequel.

M. Keith E. Creel: Nous allons transmettre l'information au cabinet du ministre. Je crois que cela serait juste pour les compagnies céréalières.

Pour aborder rapidement quelques-uns de vos points, aux fins du compte rendu, je n'ai pas dit que la chaîne d'approvisionnement du grain pouvait gérer 80 millions de tonnes. On va avoir besoin d'une énorme collaboration. Toutes les parties devront se retrousser les manches pour transporter même une quantité qui approche les 80 millions de tonnes.

L'autre point, c'est que nous ne devons pas oublier — et nos clients, ces mêmes clients, en grande partie, ne doivent pas oublier —, qu'il s'agit d'une industrie ferroviaire d'Amérique du Nord. Outre les exportations vers la côte Ouest, ou par Thunder Bay, les clients canadiens expédient leurs marchandises vers un endroit nommé Chicago. Dans les 20 années que j'ai passées dans le secteur ferroviaire, je n'ai jamais vu Chicago et l'industrie ferroviaire nord-américaine dans un pire état. On est dans l'impasse totale.

Des compagnies céréalières et des clients nous ont reproché de ne pas envoyer plus de wagons dans ce trou noir. Si nous le faisons, nous affecterions en général moins de wagons au grain canadien. Ce

serait la chose irresponsable à faire. Voilà la grande différence qui plombe ces réseaux et empêche tous les clients de voir leur marchandise transportée selon les niveaux prescrits, à savoir à un rythme normal, non hivernal, synchronisé, pour revenir au point de Claude.

M. Earl Dreeshen: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

J'aimerais remercier les témoins d'être venus et d'avoir participé à la chaîne qui mènera le projet de loi C-30 à destination.

Sur ce, j'aimerais remercier les témoins encore une fois. Chers membres du comité, avant que vous ne partiez, j'aimerais vous dire que, demain, à la fin de notre séance, j'aimerais consacrer environ 10 minutes à une discussion à huis clos concernant notre destination la semaine prochaine. Merci beaucoup.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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