



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 023 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 27 septembre 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 27 septembre 2016

•(0850)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je vous souhaite à tous la bienvenue.

Merci à vous d'être ici aujourd'hui.

Je remercie tout particulièrement les membres du Comité d'être venus à cette heure-ci, qui sera dorénavant celle de nos réunions. Je vous prie de bien vouloir excuser mon retard, mais je tenais à féliciter mon vice-président d'avoir fait un travail remarquable la semaine dernière, mais je vais devoir attendre qu'il soit là pour le faire en public.

Monsieur Aubin, je suis ravie de vous accueillir officiellement parmi nous aujourd'hui. J'espère que vous prendrez autant de plaisir à nos travaux que les autres membres de notre Comité lorsque nous aurons à nous pencher sur les questions qui nous sont dévolues.

Nous connaissons tous, bien évidemment, certains de nos substituts qui participent à tous nos travaux et qui veillent à ce que nous restions en tout temps sur nos gardes.

Nous allons commencer par entendre les représentants de l'Association des chemins de fer du Canada.

Auriez-vous, s'il vous plaît, l'obligeance de vous présenter?

M. Michael Bourque (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada): Je vous remercie, madame la présidente.

Je m'appelle Michael Bourque et je suis président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada. Je suis accompagné de M. Gérard Gauthier, notre vice-président.

Je m'adresse à vous au nom de nos chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral pour vous faire part des inquiétudes que la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain soulève chez nous, et en particulier pour attirer votre attention sur les répercussions des dispositions sur l'interconnexion sur le secteur ferroviaire et sur ses clients.

L'Association des chemins de fer du Canada représente au-delà de 50 compagnies de chemin de fer assurant le transport des marchandises et des passagers. Nous comptons parmi nos membres les activités marchandises de catégorie 1 du CN et du CP et plus de 40 lignes ferroviaires sur courtes distances dans toutes les régions du Canada. Les principales compagnies de chemin de fer assurant également au Canada le transport des passagers, des banlieusards et des touristes sont aussi de nos membres. Comme vous entendrez sous peu les représentants du CN et du CP, je vais me consacrer essentiellement aux répercussions de cette loi sur les lignes ferroviaires sur courtes distances, mais les effets néfastes de ces dispositions touchent également les compagnies de chemin de fer de catégorie 1.

Les lignes sur courtes distances sont un élément essentiel du système de transport du Canada. Les sociétés qui les exploitent possèdent environ 20 % du réseau ferroviaire national. Un wagon complet sur cinq provient d'une de ces lignes. Ces compagnies de chemin de fer transportent de tout, des produits en vrac comme les métaux, le bois d'oeuvre et les grains aux produits manufacturés et elles ont accès au réseau continental à forte densité exploité par le CN et le CP.

Les lignes sur courtes distances assurent des services essentiels de rabattement aux entreprises situées dans les régions rurales et éloignées de toutes les parties du pays. Grâce à elles, les expéditeurs bénéficient de solutions rentables et économes en énergie pour acheminer leurs produits sur les marchés d'Amérique du Nord et du reste du monde.

Elles font concurrence au camionnage, mais sont de nature sensiblement différente. Elles empruntent des voies privées, et non pas des routes publiques. Leurs émissions sont plus faibles, en particulier celle des gaz à effet de serre, et elles ne participent pas à la congestion de la circulation sur nos routes ni à l'usure de celles-ci.

La réglementation actuelle sur l'interconnexion du trafic ferroviaire permet à un expéditeur devant emprunter le réseau d'une compagnie de chemin de fer réglementée par le gouvernement fédéral de demander à la compagnie de chemin de fer sur courtes distances de transporter ses marchandises jusqu'au point de connexion avec la compagnie de chemin de fer réglementée, ce qu'on appelle le point d'échange interréseaux, à un taux réglementaire. Ces taux sont fonction des coûts. Le paragraphe 128 3) de la Loi sur les transports du Canada se lit comme suit:

Le prix tient compte des frais variables moyens de tous les transports de marchandises qui y sont assujettis et ne peut être inférieur aux frais variables — établis par l'Office — de ces transports.

Comme, dans ce pays, l'essentiel des échanges interréseaux se fait entre le CN et le CP, ce sont les coûts de ces sociétés que retient l'organisme de réglementation des tarifs, et non pas ceux des lignes ferroviaires sur courtes distances. C'est là une lacune fondamentale de la méthode retenue qui ne procède à aucune harmonisation avec la structure de coûts propre aux lignes ferroviaires sur courtes distances. Notre organisme, l'ACFC, a maintes fois fait part de ses préoccupations à l'Office des transports du Canada, y compris pendant les consultations fort brèves menées pendant l'étude du projet de loi C-30. Les tarifs découlant de la mise en oeuvre des dispositions sur l'interconnexion ne couvrent pas les coûts des lignes ferroviaires sur courtes distances.

Il y a lieu de rappeler ici que ces lignes ferroviaires n'ont accès qu'à des flux limités de revenus et n'ont pas les moyens d'apporter des améliorations systématiques à leurs infrastructures, ni de les agrandir ou d'en construire de nouvelles comme si elles pouvaient appliquer des tarifs comparables à ceux de la catégorie 1. Leurs revenus suffisent à assurer l'entretien de leurs infrastructures, comme elles y sont tenues par la réglementation, mais elles n'ont pas les moyens de procéder à des investissements dans celles-ci comme c'est le cas pour la catégorie 1.

Au Canada, au cours des trois dernières années, les coûts d'exploitation des lignes ferroviaires sur courtes distances ont augmenté. Les nouvelles exigences réglementaires touchant les passages à niveau, les exigences d'assurance minimale pour les marchandises dangereuses et la hausse des coûts du carburant ont mis en péril leur capacité à survivre à long terme. Vous vous souviendrez que, lors de votre étude du projet de loi C-52, les représentants des lignes ferroviaires sur courtes distances vous ont expliqué, dans leur témoignage, que les exigences d'assurance minimale envisagées alors entraîneraient pour elles des coûts importants, et ça a effectivement été le cas.

Ne vous méprenez pas. Nous ne nous opposons pas à la réglementation en matière de sécurité, bien au contraire. Je vous signale simplement ici que cette réglementation, en particulier les dispositions concernant les passages à niveau, s'est révélée très coûteuse pour les lignes ferroviaires sur courtes distances.

Si elle est maintenue, la zone actuelle d'interconnexion de 160 kilomètres pourrait causer un préjudice aux lignes ferroviaires sur courtes distances en bridant encore davantage leur accès aux revenus dont elles ont besoin pour entretenir, mettre à niveau et agrandir leurs infrastructures. Avec le temps, cela se traduira par un déclin lent et régulier des lignes ferroviaires sur courtes distances au Canada. Les expéditeurs des régions rurales et éloignées perdront alors le lien ferroviaire leur donnant accès au réseau à faible coût, sécuritaire et très efficace des voies ferrées de catégorie 1.

●(0855)

Pour conclure, c'est un fait que les dispositions sur l'interconnexion, dans leur forme actuelle, nuisent au secteur ferroviaire au Canada. Cette réglementation ne peut en aucun cas stimuler ou favoriser les investissements nécessaires pour améliorer le transport des marchandises par rail dans les Prairies. En vérité, il est nécessaire, et cela a été démontré, de mettre en place un programme de financement consacré aux lignes ferroviaires sur courtes distances. Je me ferais un plaisir de revenir vous entretenir de ce sujet à une date ultérieure.

Aux États-Unis, l'ensemble des modalités de soutien dont bénéficient les lignes ferroviaires sur courtes distances est organisé différemment, car elles ont accès à toute une gamme de programmes de financement qui leur sont consacrés, aussi bien au niveau du gouvernement fédéral qu'à celui des États. À ce jour, les lignes ferroviaires canadiennes sur courtes distances n'ont pas accès à des programmes comparables.

L'application des dispositions sur l'interconnexion mise en oeuvre dans le cadre de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain devait être temporaire et devait permettre de faciliter un transport plus efficace des grains dans les Prairies. Maintenant que la crise ayant touché les grains en 2013-2014 a pris fin, nous sommes d'avis qu'il faudrait cesser progressivement de les appliquer et que la discussion sur la politique publique devrait mettre l'accent sur les modalités qui permettraient au Canada de stimuler les investissements nécessaires pour que les lignes ferroviaires sur

courtes distances puissent rester concurrentielles et pour acheminer les marchandises sur le marché de façon plus efficace et plus sécuritaire.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Pellerin, la parole est à vous.

M. Perry Pellerin (président, Saskatchewan Shortline Railway Association): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité: bonjour. Permettez-moi tout d'abord de vous remercier de m'avoir invité à vous faire part des réflexions que votre étude des amendements proposés à la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain suscite à la Saskatchewan Shortline Railway.

Comme vous le savez, rien qu'en Saskatchewan, les lignes ferroviaires sur courtes distances transportent chaque année des marchandises d'une valeur d'environ 500 millions de dollars. Il s'agit dans la très grande majorité des cas de grain, les wagons de producteurs représentant plus de 65 % de ce montant. La réussite des producteurs de céréales est essentielle à nos yeux, et nous vous sommes reconnaissants de cette occasion de participer à cette discussion.

Les articles dont nous discutons aujourd'hui sont opportuns et jouent un rôle déterminant pour permettre au Canada d'avoir une réputation de partenaire d'exportation fiable. Le volume de grain récolté au Canada augmente chaque année et nous estimons que, à l'avenir, le système de transport devrait offrir des choix améliorés et concurrentiels aux agriculteurs et aux expéditeurs. Nous sommes d'avis que les points que nous abordons ci-dessous joueront un rôle déterminant pour nous permettre d'y parvenir.

Tout d'abord, il faut conserver les dispositions du projet de loi C-30 qui confère à l'Office davantage de pouvoirs. En second lieu, il faut instaurer un poste d'ombudsman du transport ferroviaire, en espérant que celui-ci aura les moyens d'apporter rapidement des solutions aux questions qui nuisent à l'économie. Il faudra aussi, et c'est le troisième point, réviser le modèle des volumes minimaux. Le quatrième porte sur l'élargissement des dispositions sur l'interconnexion aux transporteurs locaux, donc aux lignes ferroviaires sur courtes distances. Notre cinquième et dernier point est que nous sommes d'avis qu'il nous faut régler rapidement un certain nombre de petites questions isolées. Nous pensons ici aux questions qui couvent pendant un certain temps avant qu'on réalise qu'elles deviennent très coûteuses et prennent rapidement beaucoup plus d'importance. Il me semble qu'au cours des dernières années, plus précisément depuis 2013, nous avons cherché à régler l'ensemble de la question du transport des grains alors que nous aurions peut-être mieux fait de nous attaquer à des problèmes plus isolés et à les régler avant qu'ils ne prennent plus d'importance.

Au sujet des pouvoirs de l'Office et de la nomination d'un ombudsman, les paragraphes 5.1(8), (10), (11) et (12) de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain traitent, sous une forme ou sous une autre, des pouvoirs de l'Office. La Saskatchewan Shortline Railway Association n'est pas partisane de modifications à la loi qui aurait pour effet de limiter la capacité du ministre ou de l'Office à déléguer leurs pouvoirs, d'arbitrer, d'imposer des pénalités ou d'exiger d'une compagnie de chemin de fer qu'elle indemnise les entités ayant eu à souffrir de son défaut d'assumer ses obligations en matière de services.

Pour favoriser la concurrence, il faut avoir le choix entre plusieurs prestataires de services ou que la politique renforce les obligations en matière de services pour s'assurer qu'un nombre restreint de prestataires de services assument leurs obligations en la matière. Si l'interconnexion, dont je vais traiter brièvement, permet dans une certaine mesure d'accroître la concurrence, le Canada est dans une large mesure à la merci de deux transporteurs de marchandises de dimension nationale, le CN et le CP. Toute interruption des obligations de service nuit à la réputation internationale du Canada comme pays offrant un réseau de transport fiable et sécuritaire. Les interruptions de service de 2014 ont déjà nui à notre réputation. Les progrès de la technologie et les augmentations de rendement vont avoir pour effet que les exploitations agricoles de notre pays vont continuer à se développer, ce qui va avoir pour effet de mettre encore davantage notre réseau ferroviaire sous tension.

La Saskatchewan Shortline Association est d'avis qu'il manque un élément essentiel à notre système de transport du grain: un ombudsman des transports. Il est tout à fait imprudent de laisser des problèmes se développer jusqu'à parvenir à un point de rupture, comme ce fut le cas en 2013-2014. Le système actuel pour faire face aux conséquences du non-respect de ses obligations de service par une compagnie de chemin de fer est lent, difficile à gérer et inefficace. On a déjà vu des signes annonciateurs de crises pendant la saison des récoltes de 2013-2014. Une fois encore, le système actuel ne nous permet de discuter des problèmes qu'après le fait et ne nous permet pas de les aborder de façon simple et en temps voulu.

Nous avons aujourd'hui des problèmes sur la côte sud qui ont touché, au cours de la neuvième semaine, des clients comme Columbia Containers qui a alors dû annuler toutes ses nouvelles commandes à cause de retard dans l'acheminement des marchandises. Si les fermiers, les expéditeurs et les autres intervenants disposaient d'un moyen facile et accessible pour faire connaître leurs préoccupations quand celles-ci apparaissent, il serait peut être possible d'y apporter alors des solutions au lieu d'attendre qu'un désastre se soit produit pour s'y attaquer. Un défenseur du bien public, nommé par le ministre, pourrait constituer une excellente solution pour prendre en compte les intérêts du public et des intervenants en menant des enquêtes, en traitant des plaintes et des violations des obligations en temps réel. Un tel ombudsman serait en mesure de cerner les problèmes systématiques à l'origine d'un piètre service et pourrait tenter de les résoudre au moyen de recommandations ou d'une médiation sans être entravé par les lourdeurs administratives si fréquentes dans le système actuel de transport. Nous n'avons pas besoin de davantage de réglementation. Il nous faut par contre des réactions plus rapides en cas de problème.

● (0900)

Dans les faits, un ombudsman permettrait au gouvernement de réagir de façon proactive au lieu de se contenter de réagir pour protéger la capacité d'exportation du Canada. Il protégerait également les expéditeurs, du plus petit au plus important, et même probablement les chemins de fer dans certains cas.

Cela nous amène à la question des volumes minimaux. Nous sommes en faveur des mesures destinées à favoriser le transport du grain. Toutefois, la réglementation sur les volumes minimaux a eu certains effets imprévus et néfastes.

Tout d'abord, les lieux les plus éloignés des ports sont désavantagés de façon injuste. Il est logique, moins coûteux et plus efficace d'un point de vue logistique de transporter les grains de l'Alberta et de l'ouest de la Saskatchewan jusqu'au port que ce n'est le cas pour le reste de la Saskatchewan ou du Manitoba. Ce n'est pas

juste pour les exploitants agricoles qui sont plus éloignés des ports de l'Ouest.

Ensuite, les clients expédiant leurs produits aux États-Unis, comme c'est par exemple le cas pour l'avoine, sont pénalisés car le CN et le CP ont de la difficulté à respecter les objectifs de volumes minimaux de grain s'ils doivent consacrer des ressources à ces clients. Cela n'est pas juste pour les producteurs de certains types de grains et cela fausse leurs choix de cultures pour l'avenir.

Il faut aussi savoir que les petits expéditeurs sont désavantagés, car les lignes ferroviaires sur courtes distances, assurant l'acheminement de wagons de producteurs, n'ont pas toujours des volumes suffisants pour assembler régulièrement des trains de 130 wagons. Cela a pour effet que les entreprises de transport sur grandes lignes préfèrent les grandes entreprises céréalières, qui disposent d'énormes silos, ou celles qui sont situées le long de ces grandes lignes.

Les dispositions actuelles qui font du transport des grains une obligation, et qui sont plutôt bonnes a priori, poussent le CN et le CP à favoriser les longs trains-bloc des entreprises céréalières situées aussi près que possible des ports de la côte Ouest, au détriment des expéditeurs de la partie orientale de l'Ouest du Canada et de ceux qui expédient leur production aux États-Unis, des wagons de producteurs de petits expéditeurs et en conséquence des lignes ferroviaires sur courtes distances. Les petits expéditeurs devraient pouvoir acheminer leurs wagons à destination dès qu'ils vendent leurs produits et non pas après les expéditions de tous les autres.

Michael a fait un excellent travail sur l'interconnexion. Les dispositions en la matière constituent, ou pourraient constituer, un outil concurrentiel utile et efficace. Elles permettent aux expéditeurs d'accéder à l'ensemble du réseau ferroviaire canadien et sont un argument déterminant lorsque certains exportateurs décident de faire des affaires au Canada.

Dans sa forme actuelle, la réglementation sur l'interconnexion ne profite pas aux lignes ferroviaires sur courtes distances. Nous ne sommes connectés au réseau continental que par des chemins de fer intermédiaires qui peuvent imposer des tarifs intermédiaires ou d'interconnexion. On peut en donner comme exemple récent celui d'un transporteur de catégorie 1 qui a imposé un tarif de 2 600 \$ pour transporter un wagon sur une distance d'un mille.

Cela a pour conséquence qu'un expéditeur qui cherche un endroit où s'implanter qui lui garantisse un accès à faible coût au CN et au CP, pour être concurrentiel, sera moins attiré par les lignes ferroviaires sur courtes distances. L'idéal pour celles-ci serait que la réglementation sur l'interconnexion s'applique à elles et non pas à toutes les compagnies de chemin de fer. En pratique, la mise en oeuvre de la réglementation dans sa forme actuelle nous pénalise, car si un nouveau client cherche un lieu où construire ses installations, en particulier en Saskatchewan, il ne va pas envisager de recourir aux services d'une ligne ferroviaire sur courtes distances. Avec les modalités actuelles d'application de cette réglementation, il n'a pas accès aux deux transporteurs. Il a nettement intérêt à s'implanter le long des voies du CN ou du CP.

En guise de conclusion, nous jugeons qu'il est important de conserver les dispositions de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, qui permet à l'Office et au ministre de disposer des pouvoirs pour procéder aux changements nécessaires. Nous proposons même de faire un pas de plus en instituant un ombudsman du transport ferroviaire qui aura les pouvoirs nécessaires pour agir en temps voulu et empêcher des désastres comme ce fut le cas en 2014.

Nous sommes également d'avis qu'il faudrait ajouter des dispositions concernant les expéditions de volumes minimaux de grains afin de veiller à ce que la loi assure un traitement équitable de tous les producteurs de céréales.

Pour terminer, nous aimerions que l'application des dispositions sur l'interconnexion soit élargie aux lignes ferroviaires sur courtes distances, ou que celles-ci soient abolies. Dans leur forme actuelle, comme je vous l'ai déjà dit, elles nous pénalisent.

Je vous suis reconnaissant d'avoir eu l'occasion de vous entretenir de ces questions aujourd'hui et je tiens à vous remercier de tout le travail que vous avez fait. Je me permets de vous rappeler qu'il est essentiel d'agir rapidement. Cela fait des lustres que nous parlons de ces questions. Elles nous posent maintenant d'importantes difficultés et nous avons besoin qu'on y apporte des solutions.

Je vous remercie de votre attention.

● (0905)

La présidente: Je vous remercie d'avoir profité de votre passage parmi nous pour nous faire des suggestions.

Nous sommes toujours à la recherche de solutions à quelques-uns des problèmes auxquels notre gouvernement est confronté. Nous vous sommes reconnaissants du sérieux de vos exposés de ce matin et nous vous remercions de votre aide pour tenter de trouver des solutions à un problème difficile auquel nous cherchons des réponses à long terme.

Merci beaucoup.

La parole est maintenant à Mme Block qui dispose de six minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je me joins à elle pour vous souhaiter la bienvenue parmi nous aujourd'hui. Le fait d'adopter le point de vue des lignes ferroviaires sur courtes distances a rendu votre témoignage fort intéressant. Je crois savoir que c'est la Saskatchewan qui en compte le plus parmi toutes les provinces du Canada. Vous me corrigerez si je me trompe.

M. Perry Pellerin: Vous avez raison. Elle en compte 14.

Mme Kelly Block: Je conviens qu'il est très important que nous en discutons. Je veux commencer par préciser quelques points que vous avez abordés et, peut-être, vous demandez des renseignements additionnels.

Tout d'abord, on nous a dit que la récolte exceptionnelle de 2013 pourrait rapidement devenir la norme du niveau de production dans l'Ouest du pays. Qu'en pensez-vous? On nous a également dit que les expéditeurs n'ont pas utilisé la règle de la distance des 160 kilomètres autant qu'on s'y attendait au début.

Ma question s'adresse à M. Emerson, ainsi qu'aux autres témoins: « Si elle n'a pas été utilisée autant qu'on s'y attendait, quel problème y aurait-il à conserver cette règle, pour le cas où elle se révélerait nécessaire? » Qu'en pensez-vous? Quelle solution proposeriez-vous? En existe-t-il une autre que simplement appliquer la réglementation sur l'interconnexion aux lignes ferroviaires sur courtes distances?

Vous pouvez tous répondre.

M. Perry Pellerin: Permettez-moi de commencer par les points auxquels je suis en mesure de vous venir en aide.

L'utilisation de la technologie dans l'industrie céréalière donne des résultats incroyables. Même cette année, malgré les pluies dont nous sommes victimes et les autres problèmes auxquels nous avons à faire face maintenant, nous allons obtenir des rendements exceptionnels dans les secteurs du blé dur et de l'avoine. Dans le cas du blé

dur, certains s'attendent à obtenir près de 100 boisseaux à l'acre, ce qui est énorme. Les chiffres ne vont qu'augmenter avec le temps.

Il se peut que l'une des conséquences favorables du réchauffement climatique soit que nous devenions en mesure de pratiquer différentes cultures plus au nord, en particulier en Saskatchewan. Cela élargit la gamme des cultures auxquelles nous pourrions nous adonner et, une fois encore, la hausse des rendements... Tout le monde table sur cette expansion. Nous nous attendons, pour les années à venir, à ce que le volume récolté, même au cours d'une année normale, soit passablement important. C'est ce à quoi il faut s'attendre.

Maintenant, pourquoi les gens n'utilisent-ils pas l'interconnexion? Cela s'explique peut-être par le fait que, l'an dernier, nous avons manqué de grain. En mai et en juin, nous avons pratiquement épuisé nos stocks. Dans une telle situation, il n'était pas nécessaire d'utiliser des points d'interconnexion concurrentiels. Je ne suis pas sûr que l'année dernière fût la bonne pour juger de la validité des règles d'interconnexion. La situation était différente.

Certains chemins de fer ont des produits ou proposent des tarifs, ce qui leur permet de contourner à l'occasion les règles sur l'interconnexion en disant aux clients qu'ils peuvent utiliser uniquement ces produits à partir d'un emplacement du CP ou du CN. Pour le client, cela élimine la possibilité de s'adresser ailleurs.

Quant au bon côté des choses, j'ai constaté des changements réels l'an dernier, en particulier au CN, qui s'efforce de permettre à ses clients de faire leurs propres choix. Le CN ne les cantonne pas réellement à des produits spécifiques et s'efforce d'adopter une approche du type « de quoi avez-vous besoin pour transporter vos produits? » Il m'a semblé que le CN faisait un excellent travail cette année et cela lui a réussi. Le CP n'est peut-être pas allé aussi loin dans la même voie, mais je crois qu'il a pris certaines mesures positives. C'est pourquoi, lorsqu'on parle des dispositions régissant l'interconnexion, je ne suis pas certain qu'elles permettent jamais d'atteindre les objectifs qui étaient visés. Je ne sais pas s'il y a une logique dans tout cela.

● (0910)

M. Michael Bourque: Me permettez-vous d'intervenir? Je suis content que vous ayez posé une question sur la récolte de 2013–2014 parce que votre comité n'était pas encore en fonction à cette époque. Quantité d'informations, qu'il serait probablement bon de rappeler, ont alors circulé.

Il faut tout d'abord savoir que ce fut la plus importante récolte céréalière de l'histoire du pays. Elle a dépassé la récolte moyenne de 20 millions de tonnes métriques. Elle a nécessité 100 trains additionnels — j'ai oublié les chiffres exacts, mais, en réalité, il a fallu des centaines de trains en plus pour transporter cette récolte additionnelle jusqu'aux points d'exportation. Nous avons eu en même temps le pire hiver depuis un siècle, ou certainement depuis 75 ans. Ceux d'entre vous qui connaissent Winnipeg se souviendront que, en juin, les canalisations d'eau de la municipalité étaient encore gelées. Malheureusement, avec la technologie dont on dispose, cela a des répercussions sur le trafic ferroviaire. Pour des raisons de sécurité, il faut alors réduire la longueur des trains. S'ajoute à cela que des rails et des roues se brisent. On a beau s'y préparer, le mauvais temps nuit toujours aux chemins de fer.

Qu'est-ce que les compagnies de chemin de fer ont fait depuis pour faire face à ce genre de situation? Elles ont investi massivement dans leurs réseaux. Il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce qu'elles disposent de centaines de wagons, d'équipes de train et de locomotives prêtes à entrer en service pour faire face à une récolte extraordinaire qui se produit une fois par siècle. Elles ont toutefois réalisé des investissements et les dispositions réglementaires sur l'élargissement des interconnexions sont précisément du type de celles qui pourraient bloquer des investissements additionnels. Il faut que nous nous demandions quelle formule sera gage de succès et d'efficacité pour les chemins de fer de ce pays qui sont reconnus dans le monde entier comme faisant partie des plus efficaces. La réponse est que les investissements sont la clé de la réussite.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Iacono, vous disposez de six minutes.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je vais partager mon temps de parole avec mon collègue Vance Badawey.

Monsieur, je vous remercie d'être ici ce matin et de partager votre point de vue.

Ma question est la suivante. De quelle façon le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire peut-il être modifié afin d'être compensatoire et de s'appliquer aux lignes ferroviaires sur courte distance, dans le but de donner accès aux producteurs à un réseau de transport plus important?

[Traduction]

M. Michael Bourque: Dans mes commentaires, j'ai insisté un peu sur le fait que les tarifs ne sont pas compensatoires. Il est vrai que ce serait bien d'y apporter des corrections, mais le point le plus important est qu'il s'agit de tarifs réglementés. Ce que les lignes ferroviaires sur courtes distances membres de notre association nous disent — les lignes de catégorie 1 peuvent parler pour elles-mêmes — est qu'elles ont déjà réussi à s'implanter dans un contexte fortement réglementé qui permet les interactions commerciales et que le marché peut réagir plus rapidement.

Je ne parle pas ici des grains parce que leurs tarifs de transport sont déjà réglementés, mais les gens de ce secteur veulent pouvoir se soumettre uniquement aux règles commerciales sans être entravés par la réglementation. Le caractère non compensatoire, actuellement, de ces tarifs montre que le système ne pourra jamais suivre l'évolution du marché et vous auriez intérêt à le laisser obéir aux règles de ce marché et à vous assurer simplement que des dispositions efficaces vous permettront de protéger les intérêts des consommateurs en cas de différends.

J'irai jusqu'à prétendre que nous avons déjà un nombre important de mesures de ce type en vigueur. L'Office des transports du Canada dispose déjà de pouvoirs importants en la matière. Il y a les règles sur le revenu admissible maximal et sur les obligations à titre de transporteur public. Nous avons également un certain nombre de protections des expéditeurs, des services d'arbitrage et de médiation. Le temps est venu de laisser les acteurs du secteur commercial trouver eux-mêmes les solutions.

Dans ce pays, nous nous sommes dotés d'un système ferroviaire efficace, hautement rentable et bien capitalisé. La faiblesse de ce système est due à la concurrence que se livrent les lignes ferroviaires sur courtes distances et le secteur du camionnage. Les camions empruntent des routes subventionnées alors que les lignes

ferroviaires sur courtes distances ne profitent pas de dépenses additionnelles en infrastructures du gouvernement pour les aider à faire concurrence sur un pied d'égalité.

Permettez-moi d'insister sur ce que M. Emerson vous a dit au sujet de l'importance de ces lignes ferroviaires sur courtes distances. Il faut que nous assurions leur survie. Nous devons veiller à ce que ces voies ne soient pas arrachées parce que nous en aurons besoin à l'avenir, surtout si vous accordez de l'importance à la durabilité. Nous sommes beaucoup plus efficaces que le camionnage, nos émissions sont plus faibles, et cetera.

Je vous demande pardon d'avoir pris autant de temps pour répondre à votre question.

● (0915)

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Est-ce que je dispose d'encore un peu de temps?

La présidente: Il vous reste trois minutes.

Vous pouvez en utiliser une partie, monsieur Badawey

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

Ma question, qui porte sur certains commentaires que nous avons entendus, s'adresse aux trois témoins.

Les rendements ont été similaires au cours des années 2013 et 2016. Vous nous avez fait part de votre avis sur l'interconnexion. Les règles en la matière sont entrées en vigueur en 2013 pour s'attaquer aux défis qui étaient manifestes à l'époque.

Alors qu'on s'attend pour 2016 à des rendements comparables, vous paraît-il possible que, au lieu de faire appel aux règles sur l'interconnexion, les lignes ferroviaires sur courtes distances puissent contribuer à une solution?

M. Michael Bourque: À mon avis, la chose la plus importante qu'il faut garder à l'esprit dans le cas des grains est qu'ils commencent toujours par être transportés par camion jusqu'à un silo. Pour la suite du transport, les lignes ferroviaires sur courtes distances et les camions sont en concurrence, mais ce sont ces derniers qui livrent les grains aux lignes ferroviaires. Celles-ci demandent, pour être concurrentielles, à recevoir une juste indemnisation pour transporter les marchandises du point A au point B. Les dispositions sur l'interconnexion n'ont pas été beaucoup utilisées et n'ont donc pas eu d'effet très marqué. Il me semble que cela vous montre que ces dispositions ne constituent pas un outil avantageux pour les lignes ferroviaires sur courtes distances. Leurs responsables nous disent qu'ils veulent pouvoir s'en remettre aux règles du commerce et négocier avec les parties les conditions de transport de ces marchandises.

M. Vance Badawey: Si nous adoptons un point de vue macro pour envisager une stratégie d'ensemble, ayant une portée plus large que les questions dont nous discutons ici aujourd'hui, et que nous tenions compte des cultures et de leurs rendements en 2013 et en 2016, pensez-vous qu'une telle stratégie, faisant appel à tous les moyens de transport, un atout pour les lignes ferroviaires sur courtes distances, présenterait des avantages sur les marchés actuels que vous desservez?

M. Michael Bourque: C'est une question intéressante. D'un point de vue stratégique, il faut comprendre que nous sommes intégrés à des chaînes d'approvisionnement mondiales et que les chaînes canadiennes font concurrence à celles d'autres pays. Tout est interrelié. Le secteur du transport est relié à celui des ports et les ports eux-mêmes sont reliés au secteur ferroviaire et à celui du camionnage. Les entreprises céréalières sont importantes et sont des acteurs majeurs du domaine des transports. Nous devons donc tous collaborer.

Il me semble qu'il y a un aspect du système ferroviaire qui échappe à beaucoup de gens. C'est la précision du modèle ferroviaire qui a été mis en place au Canada. Nous ne reconnaissons pas suffisamment le travail de ses auteurs. Les lignes ferroviaires sur courtes distances s'intègrent de plus en plus dans ce modèle de précision. En vérité, des investisseurs du secteur privé cherchent des occasions pour améliorer ces connexions en ajoutant au modèle un module consacré aux interconnexions entre les lignes ferroviaires sur courtes distances et celles de catégorie 1. Du point de vue des lignes ferroviaires, la productivité a été bonne, des investissements ont été faits, on a obtenu des gains d'efficacité, mais je ne suis pas certain qu'il en ait été de même dans les autres segments de la chaîne d'approvisionnement. Ce dont les lignes ferroviaires sur courtes distances ont besoin est d'un peu d'aide du gouvernement, car, comme je vous l'ai déjà indiqué, elles subissent la concurrence du camionnage.

Si nous nous situons dans la perspective d'une stratégie plus vaste, je crois qu'il faut s'intéresser au rôle du gouvernement qui est un intervenant majeur dans l'ensemble des réseaux de transport. Il est le propriétaire des ports, des ponts, des routes, de la plupart des tunnels et il est responsable de la réglementation. Au sein de la chaîne d'approvisionnement, le gouvernement est incontournable de par son rôle et il doit chercher des moyens de stimuler les investissements.

Pour prendre un exemple à l'étranger, vous savez certainement qu'en Australie les gouvernements ont vendu des ports. J'ai relevé que, à l'occasion de certaines des ventes les plus récentes, ils ont décidé de consacrer les revenus à la fermeture de 50 passages à niveau. Pourquoi veulent-ils fermer 50 passages à niveau? Tout simplement pour améliorer la fluidité de leur réseau ferroviaire et pour améliorer la sécurité, parce que le passage à niveau le plus sûr est celui qui n'existe pas.

Il y a donc bien un important point de vue stratégique.

• (0920)

La présidente: Je vous laisse la parole pour quelques secondes, monsieur Pellerin.

M. Perry Pellerin: Je crois que l'une des questions sur lesquelles nous devons nous pencher est que, effectivement, nous faisons concurrence au camionnage. Cet automne, nous avons lancé une expérience conjointement avec CN Rail dans le cadre de laquelle nous prenons en charge des wagons que nous déplaçons d'un embranchement à un silo terminal intérieur en Saskatchewan. C'est là que les wagons vont être déchargés, le grain nettoyé et les wagons assemblés en trains-bloc. Bien évidemment, comme nous vous l'avons déjà expliqué, c'est à l'avantage du réseau routier et de l'environnement et c'est plus efficace pour le producteur ou pour l'expéditeur qu'avec les lignes ferroviaires sur courtes distances parce que ces derniers disposent du wagon quand ils en ont besoin. Ils ne sont pas tenus de vendre le wagon à un point d'exportation sur la côte Ouest. Ils veulent simplement vendre leur grain au cours de la semaine où ils en obtiennent le meilleur prix possible. C'est

pourquoi nous offrons ce service. C'est là un bon exemple de la coopération que nous avons obtenue du CN.

Le second problème en importance pour nous n'est pas les tarifs, mais la disponibilité des wagons. Si nous n'obtenons pas les wagons dont nous avons besoin ou ne sommes pas en mesure d'utiliser les nôtres, nous ne pouvons pas faire concurrence aux camions, et c'est alors que nous enregistrons des pertes.

La présidente: Je vous remercie beaucoup de cette précision.

Monsieur Aubin, vous disposez de six minutes.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Je vous remercie, madame la présidente.

Messieurs, merci d'être avec nous ce matin pour partager votre expertise. Il y a deux sujets que j'aimerais aborder avec vous en six minutes. Je vous formule les questions et après je vous laisse le temps d'y répondre.

Ma première question est double et porte sur les frais entourant l'interconnexion. Si la réalité des intérêts financiers des compagnies de chemin de fer de courte ligne était prise en compte dans le calcul des frais, est-ce que la mesure vous apparaîtrait adéquate? Est-ce qu'on pourrait penser, par exemple, à une mise à jour annuelle des prix d'interconnexion pour rendre la chose plus acceptable? C'est ma première question.

Ma deuxième question a trait à la crise de 2013-2014, où il semble qu'il y ait eu à la fois une production extraordinaire et des problèmes climatiques importants. Par contre, nous avons observé dans les années suivantes une diminution importante du transport du pétrole, ce qui a probablement libéré un certain nombre de trains et permis de remplir notre mission en ce qui touche le grain.

Le jour où nous nous retrouverons à la fois avec une production agricole importante, comme cela semble être de plus en plus le cas, et un marché du pétrole qui revient au beau fixe, est-ce que nous aurons encore la capacité de transporter les deux?

[Traduction]

M. Michael Bourque: Monsieur Pellerin, avec votre permission, je vais prendre deux minutes de votre temps et vous rendre ensuite la parole.

Pour en revenir au premier point, celui sur les dispositions de l'interconnexion, comme je vous l'ai déjà dit, les membres de notre association qui représente des lignes ferroviaires sur courtes distances me disent que ces dispositions pourraient leur être néfastes. Je réalise, par contre, que si les tarifs devaient être fixés sur une base temporaire, nous pourrions peut-être avoir un élément de compensation. Toutefois, nous mènerions alors nos opérations dans un contexte encore plus réglementé, et ce n'est pas ce que mes membres demandent.

Ce qu'ils demandent plutôt au gouvernement est de les aider à répondre à leurs besoins d'amélioration des infrastructures pour leur permettre de faire concurrence aux camions est de se battre sur un pied d'égalité avec le secteur du camionnage. N'oubliez pas que la réglementation imposée par le gouvernement s'est traduite par des coûts additionnels sans que ces lignes ferroviaires sur courtes distances disposent de sources de financement additionnelles.

Je vous cède la parole.

M. Perry Pellerin: L'une des sections de l'examen réalisé par l'Alliance canadienne du camionnage s'est montrée critique à notre endroit parce que M. Emerson a mentionné clairement que les lignes ferroviaires sur courtes distances ont besoin de recevoir des fonds, ce qui n'aurait pu être mieux dit.

Nous avons repris quantité de lignes qui étaient en piètre état et nous avons du mal à garder la tête hors de l'eau. Nous prenons fréquemment grand soin de chaque wagon que nous expédions, et nous veillons scrupuleusement aux intérêts de nos clients, en particulier depuis la disparition de la Commission canadienne du blé. Nous constatons que, en particulier en Saskatchewan, les lignes ferroviaires sur courtes distances défendent les intérêts de quantité de producteurs.

Dans des cas comme celui-ci, nous observons que nous sommes non seulement les porte-parole des lignes ferroviaires sur courtes distances, mais également ceux des producteurs parce que, actuellement, ceux-ci ne savent pas à qui s'adresser pour obtenir de l'aide.

Pour en venir à l'interconnexion, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire, la réglementation dans sa forme actuelle ne confère réellement aucun avantage aux lignes ferroviaires sur courtes distances et ne nous aide pas. Si son contenu n'est pas révisé, nous aimerions autant vous voir l'éliminer parce qu'elle confère un avantage aux lignes de catégorie 1.

Nous sommes également d'avis que nous pouvons parfaitement faire concurrence au secteur du camionnage. Nous pouvons aussi faire concurrence à nos clients de catégorie 1, pourvu que nous nous trouvions sur un pied d'égalité, que nous bénéficions de la même offre de wagons, et que nous ayons accès aux points d'interconnexion avec les grandes lignes. Si nous sommes entendus, les lignes ferroviaires sur courtes distances seront un atout précieux.

Comme on vous l'a déjà dit ici, lorsque nous ferons face à des situations inhabituelles, les lignes ferroviaires sur courtes distances pourraient s'avérer très utiles en permettant de disposer, par exemple, d'une capacité de mobilisation au cours d'une année difficile. On vous a également dit à propos des conditions hivernales que nous avons à subir exactement les mêmes et que nous menons nos activités de la même façon. Par contre, comme nous sommes en mesure de réagir plus rapidement et presque aussi efficacement que les lignes de catégorie 1, nous pensons que c'est lors d'incidents de ce type que nous pourrions montrer notre utilité. Il nous suffit de collaborer. Il me semble que les relations entre les lignes de catégorie 1 et les lignes ferroviaires sur courtes distances s'améliorent et que cela permettra d'envisager des collaborations.

Tout ceci n'a pas que des conséquences négatives; il y en a également de favorables. Toutefois, franchement, les règles sur l'interconnexion dans leur forme finale n'ont pas donné les résultats attendus, comme je vous l'ai déjà dit, et je ne suis pas convaincu qu'elles y arriveront jamais.

● (0925)

M. Michael Bourque: Quant à la question sur le transport du pétrole, je viens juste de faire un calcul rapide au dos d'une enveloppe: la récolte additionnelle de grain a nécessité 2 000 trains composés chacun de 100 wagons. Au cours de l'année record, il a fallu 2 000 trains de plus, de 100 wagons chacun, pour transporter la récolte additionnelle. Une grande quantité de celle-ci a été acheminée vers un point d'exportation par le portail de Vancouver. Il n'y a pas eu un seul wagon complet de pétrole à être acheminé à ce portail, mais vous pourrez poser la question aux représentants des

lignes de catégorie 1 quand l'occasion se présentera. Il ne nous a pas semblé y avoir là de conflit important.

M. Perry Pellerin: Il ne faut pas non plus oublier que depuis la semaine dernière, jusqu'à aujourd'hui, il n'y a pas eu de pétrole à transporter ni de mauvais temps, rien de néfaste, mais cela n'a pas empêché que des terminaux situés sur la côte sud ont manqué de grain pendant plus de 60 heures.

Cela n'est pas acceptable. Il faut prendre des mesures. Cela signifie que si on ne les décharge pas, les wagons ne sont pas vides et ils ne peuvent pas revenir. Cela a des conséquences pour les lignes ferroviaires sur courtes distances, pour les producteurs, pour les agriculteurs et même, dans ce cas-ci, pour l'autre transporteur de catégorie 1. Ce n'est pas de sa faute. Il n'a rien fait de mal et il a même fait tout ce qu'il était censé faire. Dans ce cas-ci nous sommes tous responsables de cet enchaînement de faits et nous devons dorénavant réagir plus rapidement que nous ne l'avons jamais fait par le passé. Je suis d'avis que c'est la solution à tout ce problème. Lorsque la situation dérape réellement, nous mettons trop de temps à prendre les bonnes décisions. C'est ce que nous devons corriger.

La présidente: Je tiens à tous vous remercier des informations dont vous nous avez fait part. Nous vous serions reconnaissants de nous communiquer tout autre commentaire que vous pourriez avoir sur ces sujets. Vous connaissez les questions que nous étudions pour parvenir à des recommandations qui traiteront sérieusement de ce problème. Si, après la réunion d'aujourd'hui, d'autres idées vous viennent sur ces sujets, n'hésitez surtout pas en faire part à notre greffier pour qui les communique à tous les membres du comité.

Merci beaucoup à tous. Nous allons maintenant passer à un autre groupe de témoins.

● (0925)

(Pause)

● (0930)

La présidente: Je vous invite à vous présenter vous-mêmes. D'abord les représentants de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, puis ceux du Chemin de fer Canadien Pacifique.

Mme Janet Drysdale (vice-présidente, Développement de l'entreprise, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Bonjour. Je m'appelle Janet Drysdale et je suis vice-présidente, Développement de l'entreprise chez CN Rail.

M. Sean Finn (vice-président exécutif, Services corporatifs et chef de la direction des Affaires juridiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Bonjour, madame la présidente. Je m'appelle Sean Finn et suis vice-président exécutif des Affaires juridiques du CN.

M. James Clements (vice-président, Planification stratégique et services de transport, Chemin de fer Canadien Pacifique): Bonjour, madame la présidente. Je m'appelle James Clements et je suis vice-président, Planification stratégique et services de transport.

M. Robert Taylor (vice-président adjoint, Défense des intérêts nord-américains, Chemin de fer Canadien Pacifique): Bonjour. Je suis Robert Taylor et je suis responsable des Affaires gouvernementales au CP.

La présidente: Merci. C'est un plaisir de tous vous revoir ici.

Je donne la parole à la délégation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

M. Sean Finn: Je vous remercie, madame la présidente.

[Français]

Bonjour à tous. Je m'appelle Sean Finn et je suis vice-président exécutif du CN. Je suis accompagné par ma collègue Janet Drysdale. Nous sommes reconnaissants de l'occasion que vous nous donnez de rencontrer les membres du Comité afin de leur faire part des points de vue du CN sur le projet de loi C-30, la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

Je profite de l'occasion pour confirmer que le CN est prêt à transporter le grain cet automne. Nos locomotives, nos équipes de train ainsi que nos wagons sont prêts pour bien servir nos clients ainsi que les agriculteurs canadiens.

En ce qui concerne le commentaire de M. Pellerin qui a dit qu'il manquait de grain sur la côte sud de Vancouver la semaine dernière, l'explication est très simple. Le grain n'a pas été transporté parce qu'il n'était pas disponible la semaine passée pour être livré à un marché. Il n'y a donc pas de danger de transport à Vancouver ni de problème d'approvisionnement du grain au réseau.

[Traduction]

Nous sommes ravis que votre comité ait décidé d'étudier les dispositions du projet de loi C-30. Nous savons fort bien que, à la suite d'un arriéré important des expéditions au cours de l'année de récolte 2013-2014, le gouvernement alors en place a estimé qu'il devait agir. Or, en pratique, ce grain aurait été transporté à la même vitesse sans ce projet de loi. La situation que nous avons vécue en 2013-2014 était imputable à la plus importante récolte de tous les temps et à l'un des hivers les plus longs et les plus durs de l'histoire récente du Canada.

Lorsqu'il fait très froid, les compagnies de chemin de fer doivent, pour assurer la sécurité, réduire la longueur des trains. Cela ampute sensiblement notre capacité de transport. Nous avons à l'époque expliqué au gouvernement que lorsque ces conditions hivernales extrêmes prendraient fin, ce qui a fini par arriver, nous accélérerions rapidement le rythme pour remplir à pleine capacité les terminaux d'exportation. Le gouvernement a estimé devoir imposer des quotas, mais il a décidé judicieusement de les fixer à des niveaux réalistes en fonction de ce que d'autres comme nous estimions être la capacité de la chaîne d'approvisionnement. Si, pendant quelques semaines nous n'avons pas atteint ses quotas, dans l'ensemble, nous les avons dépassés.

Le CN est d'avis que les quotas sont inutiles et ne parviennent pas à prendre en compte l'importance et l'interdépendance de la chaîne d'approvisionnement du grain. Si n'importe quelle section de celle-ci, les ports, les terminaux d'exportation, les navires ou les silos du pays ne fonctionnent pas au mieux de leur efficacité, c'est tout le système qui en pâtit. La force de la chaîne ne dépasse pas celle de son maillon le plus faible.

Toute réglementation isolant un seul élément de la chaîne d'approvisionnement est, à notre avis, inutile et inefficace. Il nous semble également que l'imposition de quotas envoie le mauvais signal aux autres expéditeurs canadiens, laissant entendre que le transport de leurs marchandises n'a pas la même priorité. Ce n'est certainement pas le message que nous voulons envoyer à nos autres clients, en particulier aux autres exportateurs de produits en vrac qui font également concurrence sur le marché mondial, ni aux autres expéditeurs qui choisissent d'utiliser les ports et les chemins de fer canadiens alors que d'autres choix s'offrent à eux.

Mme Janet Drysdale: Les quotas ne sont pas un moyen efficace d'augmenter la capacité, mais un recours plus large à l'interconnexion est encore plus problématique car il nuit à nos exportations et ne

fait qu'aggraver la menace qui pèse sur nos capacités de transport des céréales par chemin de fer.

Ceux d'entre vous qui se rendent à Ottawa par avion préfèrent sans doute, dans la mesure du possible, prendre un vol direct, car les vols en correspondance allongent le trajet. Le régime élargi d'interconnexion est à l'origine de retards parfois importants. Il pèse sur l'utilisation du matériel roulant et, de manière générale, réduit le débit de la chaîne d'approvisionnement.

Le régime élargi d'interconnexion exige, pour le transport d'un même volume de céréales, 785 wagons ferroviaires de plus. Cela augmente de 100 millions de dollars les coûts de la chaîne logistique et affecte directement la compétitivité de nos exportations de céréales.

L'élargissement du régime d'interconnexion finira en outre par nuire aux investissements. En avril, un incendie a détruit, à Mayerthorpe, en Alberta, un pont du réseau ferroviaire du CN. Quarante pour cent des chargements en partance ou à destination de points situés à l'ouest de ce pont relèvent du régime élargi d'interconnexion. Si le CN n'avait perçu que le tarif réglementé d'interconnexion, nous n'aurions guère pu justifier les 10 millions de dollars qu'a exigés la reconstruction du pont. Ce même type de considération s'applique aux besoins en capitaux de tous les réseaux ferroviaires canadiens. Toute réglementation qui décourage l'investissement crée un risque pour la viabilité des chaînes d'approvisionnement de notre pays.

Mais, outre qu'il décourage les investissements, le régime élargi d'interconnexion a aussi pour effet de donner aux chemins de fer des États-Unis accès au trafic ferroviaire canadien. L'élargissement du régime d'interconnexion permet en effet aux sociétés ferroviaires américaines d'attirer sur leur réseau une partie du trafic canadien, alors qu'elles n'ont à verser aux compagnies de chemin de fer canadiennes qui assurent l'interconnexion que le prix réglementé qui, comme vous le savez, est extrêmement faible. Cela permet aux entreprises américaines d'améliorer le maillage de leurs réseaux ferroviaires et d'améliorer par là même leur capacité de réinvestissement.

Alors qu'une partie du trafic canadien est détournée vers des chemins de fer américains, les investissements que les entreprises ferroviaires canadiennes doivent effectuer afin de maintenir la sécurité et la fluidité de nos transports ferroviaires sont forcément répartis sur un moindre volume. Cela va vraisemblablement entraîner deux conséquences: la première sera l'augmentation du prix du transport au Canada et, deuxièmement, une certaine baisse du réinvestissement. Or, cela aura pour effet de réduire la compétitivité du Canada, notamment au niveau des chaînes d'approvisionnement à l'exportation.

Aux États-Unis, le prix de l'interconnexion fait l'objet de négociations commerciales et la législation américaine ne comporte aucune clause d'accès obligatoire comparable au régime canadien d'interconnexion. Le détournement par les chemins de fer américains d'une partie du trafic canadien, sans la moindre contrepartie aux entreprises canadiennes, nuira au réinvestissement dans notre système national de transports. Permettez-moi de préciser que les chemins de fer canadiens sont parfaitement disposés à laisser aux transporteurs ferroviaires américains une partie du trafic, et à assumer une partie du trafic américain. Nous estimons simplement que les conditions de cette interconnexion devraient être fixées dans le cadre de négociations commerciales, afin que, des deux côtés de la frontière, les chemins de fer américains et les chemins de fer canadiens se partagent le trafic de manière équitable.

L'idée que ce régime élargi d'interconnexion offre à la clientèle le moyen de peser sur la négociation du prix et du service ne tient pas compte de l'état actuel de la réglementation et de la concurrence. Pour ce qui est du taux applicable au transport de céréales, les chemins de fer font déjà l'objet d'une réglementation fixant un maximum aux revenus des compagnies ferroviaires. En outre, pour ce qui est du service, il ne faut pas oublier que, au point de départ, le grain est transporté par camion. Quatre-vingts pour cent des silos de l'ouest du pays se trouvent dans une zone d'interconnexion située de 30 à 50 kilomètres par route d'un point de chargement du CN ou du CP. Ces options concurrentielles fonctionnent de manière beaucoup plus efficace que le régime élargi d'interconnexion.

Les expéditeurs bénéficient déjà de dispositions réglementaires portant sur le prix et le service, y compris une procédure d'arbitrage des offres définitives, les obligations imposées aux transporteurs publics, la possibilité de déposer une plainte au titre du niveau de service, ainsi que les clauses d'arbitrage des problèmes ayant trait au niveau de service. N'oublions pas non plus qu'à l'heure actuelle, près de 75 % des céréales transportées par le CN le sont à des conditions commerciales qui comprennent notamment un régime réciproque de pénalités pour les questions touchant la fourniture et l'utilisation des wagons.

On constate déjà, dans le corridor commercial de Vancouver, les conséquences imprévues de la réglementation, car, en raison du rendement insuffisant que prévoit la réglementation, les entreprises ferroviaires ne peuvent pas justifier les importants investissements qui s'imposent.

Le Canada doit, en matière de transports, adopter une politique qui favorise l'innovation et l'investissement dont a besoin une économie à vocation exportatrice. Les mécanismes du marché ont permis au Canada de se constituer un réseau ferroviaire de classe internationale, les expéditeurs canadiens bénéficiant de taux qui sont parmi les plus bas du monde. Nous souhaiterions que cela continue. Nous espérons tous que cela sera possible, mais il faudrait pour cela que le projet de loi C-30 cesse de s'appliquer.

Je vous remercie.

• (0935)

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Clements, vous avez la parole.

M. James Clements: Merci, madame la présidente.

Mesdames et messieurs bonjour. Nous tenons à remercier le Comité de nous fournir ainsi l'occasion d'aborder la question des conséquences du projet de loi C-30 sur la chaîne d'approvisionnement en grain au Canada. Nous allons, pour l'essentiel, nous en tenir aux dispositions de la loi accordant à l'Office des transports du Canada le pouvoir de porter de 30 à 160 kilomètres la limite d'interconnexion dans les provinces des Prairies.

Rappelons que le transport des céréales est le principal secteur d'activité du CP. Dans chacune des trois dernières années, le transport des céréales a représenté environ un quart des tonnes-mille commerciales du CP. Environ les deux tiers de ce volume provenaient du Canada, un tiers provenant de source américaine. Les deux pays approvisionnent à la fois le marché intérieur et le marché international. Le CP dessert directement ou indirectement de multiples terminaux d'exportation d'où partent les cargaisons destinées à l'étranger. Il exploite d'importants points d'expédition sur la côte Ouest, sur la côte Est, ainsi qu'aux États-Unis et au Mexique. Pour la plupart, le transport des céréales qu'effectue le CP

est soumis à réglementation, cela étant vrai des deux tiers du revenu provenant du transport des céréales en 2015.

La chaîne d'approvisionnement en céréales part du point de récolte. Chaque tonne de grain est chargée à bord d'un camion, et le producteur choisit donc librement à la fois la destination de sa production et le calendrier des livraisons.

La chaîne d'approvisionnement exige une forte coordination, et c'est particulièrement vrai des cargaisons de céréales livrées à des ports maritimes en vue de leur exportation. La capacité du système dépend des moyens et des pratiques d'exploitation non seulement des chemins de fer, mais de toutes les composantes de la chaîne logistique.

Il faut comprendre le contexte qui a porté le gouvernement précédent à présenter le projet de loi C-30. Au cours de la campagne agricole 2013-2014, le CP a assuré le transport d'un volume sans précédent de céréales. Or, la capacité du système ne permettait pas de répondre aux besoins qu'imposait une récolte extraordinaire. Cette année-là, la récolte a en effet dépassé de 23,5 millions de tonnes métriques la récolte d'une année ordinaire. Cela correspond à 13 stades Rogers remplis de céréales soudainement introduits dans la chaîne logistique. C'est plus du double du volume de potasse normalement exporté par le Canada.

L'hiver 2013-2014, extrêmement dur, a de plus aggravé les difficultés que le système a eues à assurer le transport d'une récolte aussi importante. Ces conditions météorologiques ont continué à peser sur la chaîne d'approvisionnement de l'Amérique du Nord. Ainsi que M. Emerson le dit dans son rapport:

Malgré les défis que le transport et la manutention du grain a dû relever, il a réussi à transporter des volumes exceptionnels de grain dans des conditions très difficiles.

Les besoins extraordinaires, tels que ceux qui se sont manifestés en 2013, posent un défi considérable. Il n'existe pas au monde de chaîne d'approvisionnement efficace conçue pour permettre de faire face à de tels volumes exceptionnels dans des conditions de fonctionnement soulevant des difficultés tout à fait particulières. Après l'amélioration des conditions atmosphériques, la chaîne logistique a permis d'acheminer des quantités records de grain. Tout système conçu pour répondre à ce type de situation exceptionnelle serait en temps ordinaire sous-utilisé et non rentable.

Nous sommes habitués aux hivers canadiens, et prêts à faire face aux difficultés qu'ils nous posent, mais les grands froids exigent, pour des raisons de sécurité, que les trains soient moins longs et qu'ils circulent plus lentement. Or, cela réduit d'autant la capacité ferroviaire. En raison d'un froid exceptionnel, la voie maritime, une voie importante de transport des céréales, est restée bloquée un mois de plus que d'habitude. Après une amélioration des conditions atmosphériques, la chaîne logistique a acheminé des quantités records de grain. Or, cela s'est produit avant l'adoption du projet de loi et se serait tout de même produit sans l'intervention du Parlement.

Le projet de loi C-30 repose en effet sur l'hypothèse inexacte selon laquelle les chemins de fer canadiens avaient bien les moyens d'acheminer ce volume extraordinaire de céréales, mais avaient décidé de ne pas le faire. Cette hypothèse est contraire à toute logique, car le transport des céréales est le principal volet de notre activité commerciale. C'est comme cela que nous gagnons de l'argent.

Selon un communiqué de presse publié le 26 mars, la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain devait « aider le réseau de transport des grains à expédier rapidement et efficacement les produits jusqu'au marché, compte tenu des récoltes record de cette année ». On n'a jamais très bien su comment ce texte devait en fait permettre de parvenir à un tel résultat.

Nous avons déjà, à l'époque, prévu que le projet de loi C-30 nuirait à la compétitivité du Canada, ferait peser une menace sur l'emploi et l'investissement, et affecterait la chaîne d'approvisionnement du grain. Les données recueillies au cours des deux dernières années démontrent que le projet de loi C-30 n'a pas permis d'acheminer de plus grandes quantités de céréales. On constate, malheureusement, en effet, que ce texte nuit aux capacités de transport, à l'efficacité et à la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement canadienne, et cela au détriment de l'ensemble des expéditeurs et de l'économie du pays.

Nous nous inquiétons principalement du fait que la limite de l'interconnexion a été repoussée de 30 à 160 kilomètres pour toutes les marchandises expédiées depuis les provinces des Prairies. Cette modification a eu, sur la chaîne d'approvisionnement, trois effets nocifs: la plus grande complexité résultant de ce nouveau régime a réduit la capacité du système ferroviaire; les chemins de fer américains en tirent un avantage concurrentiel indu qui leur permet de prendre aux chemins de fer canadiens une partie du trafic; et le tarif d'interconnexion que la réglementation impose aux chemins de fer canadiens n'est pas rentable. Nous perdons de l'argent sur chaque wagon en interconnexion, et cela nuit aux investissements dans les infrastructures nécessaires au renforcement de nos capacités si nous voulons pouvoir à l'avenir assurer plus rapidement le transport du grain.

La capacité de l'ensemble du système est diminuée, car l'extension des zones d'interconnexion réduit notre efficacité opérationnelle. L'interconnexion exige en effet davantage d'opérations pour gérer le mouvement des wagons entre les divers points d'interconnexion.

● (0940)

Ce qu'un chemin de fer veut à tout prix éviter, c'est d'avoir à assurer l'aération des wagons de chemin de fer par des températures de -35° C. Les tâches supplémentaires imposées par le nouveau régime allongent les délais et augmentent la complexité de la chaîne logistique. Ces facteurs d'inefficacité réduisent, pour tous les acteurs du secteur, tant la capacité que la rapidité des opérations.

Le projet de loi C-30 désavantage par ailleurs, au niveau de la concurrence, les chemins de fer canadiens par rapport aux chemins de fer américains, car, en matière d'interconnexion, la législation américaine ne comporte aucune disposition prévoyant la réciprocité. L'élargissement des zones d'interconnexion au Canada augmente considérablement l'accès que les chemins de fer américains ont à notre territoire, ce qui fait qu'une partie du trafic canadien est passé aux chemins de fer américains. L'absence, dans la législation américaine, de clauses de réciprocité empêche les chemins de fer canadiens de faire la même chose aux États-Unis. Ainsi, au cours des 16 mois allant de mai 2015 à août 2016, la société BNSF, du fait de l'application du nouveau règlement repoussant les limites d'interconnexion, a repris au CP 3 945 wagons. Le volume actuel de ce trafic est relativement faible et n'implique que six clients, mais il augmente rapidement. Presque un tiers du transport assuré par le BNSF au titre de l'interconnexion porte sur les marchandises autres que les céréales.

Par un effet pervers, l'agrandissement des limites d'interconnexion a fait que 20 % de ce trafic est à destination du Canada, ce qui veut

dire que le Canada subventionne en fait les exportations américaines vers le Canada. Cela comprend des exportations de grain. Le trafic interconnecté avec le BNSF s'effectue pour la plupart aux États-Unis, ce qui accroît le maillage et, par conséquent, l'efficacité du système américain. Cela procure aux transporteurs américains des bénéfices, sur lesquels ils versent des impôts au gouvernement américain et créent des emplois aux États-Unis.

Le manque d'harmonisation dans la réglementation applicable à l'industrie ferroviaire se démarque des dispositions qui prévoient, dans les autres secteurs du transport, une réciprocité d'accès. En matière de transport aérien, l'accès dont bénéficient les transporteurs canadiens et américains est régi par des accords bilatéraux qui prévoient la réciprocité. Il en va de même de la réglementation applicable aux États-Unis et au Canada en matière de services maritimes, aussi bien côtiers que dans les eaux intérieures. Le défaut de réciprocité en matière ferroviaire nuit à l'économie canadienne et l'élargissement des zones d'interconnexion détourne vers le sud une partie du trafic. Nous nous demandons pourquoi le gouvernement du Canada semble avoir opté pour une politique qui aiguille vers les chemins de fer américains une partie du transport ferroviaire.

L'actuel gouvernement s'est engagé auprès des Canadiens à mettre en oeuvre des politiques fondées sur des données factuelles, et nous le félicitons d'avoir pris cet engagement, mais le projet de loi C-30 est l'exemple même d'une politique qui repose non pas sur des faits où des données concrètes, mais sur des considérations politiques, des émotions et des renseignements de nature anecdotique. Les données recueillies dans les deux années qui ont suivi l'adoption du projet de loi C-30 démontrent selon nous que l'élargissement des limites d'interconnexion a fait plus de mal que de bien, tant aux expéditeurs de grain que la loi était censée aider, qu'à l'économie canadienne dans son ensemble.

Chaque examen législatif des limites élargies d'interconnexion a abouti à la même conclusion. Le comité chargé du premier examen de la Loi sur les transports au Canada en 2000-2001 a rejeté les appels tendant à l'élargissement des zones d'interconnexion, recommandant le maintien de la limite de 30 kilomètres. Selon le comité, « l'expansion des limites de prise en charge aggraverait la distorsion du marché découlant du barème des frais d'interconnexion et représenterait un pas en arrière ».

Plus récemment, l'examen mené sous la direction de M. Emerson, a recommandé de mettre fin à la disposition prévoyant l'extension des distances d'interconnexion. Les conséquences néfastes que cette disposition a eues sur les investissements en matière d'infrastructures, sur la capacité du système et sur l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement incitent à mettre un terme aux dispositions du projet de loi C-30.

Nous invitons le Comité à prendre en compte, tant dans le rapport Emerson que dans les examens antérieurs portant sur l'élargissement des limites d'interconnexion, les conseils et les analyses fondés sur des données factuelles, et à ne pas renouveler les dispositions du projet de loi C-30. Le Canada possède le réseau ferroviaire le plus efficace du monde. Il ne s'agit pas d'imposer à la chaîne d'approvisionnement du grain une couche supplémentaire de réglementation.

Comment faciliter l'acheminement des céréales canadiennes vers les marchés internationaux? L'amélioration de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des céréales canadiennes destinées à l'exportation, exige de l'innovation et des investissements dans les infrastructures permettant de renforcer la capacité du réseau de transport. Laissons au marché le soin de procéder aux investissements nécessaires et de veiller à l'innovation. Je vous fais part, à cet égard, d'une nouvelle encourageante. On constate, ces deux dernières années, une augmentation de la capacité de notre pays en matière de silos et d'installations portuaires. Le CP a consenti des investissements sans précédent afin de renouveler et d'agrandir les infrastructures permettant au réseau ferroviaire d'assurer plus efficacement l'acheminement de quantités accrues de céréales. Le CP a également mis en place de nouveaux programmes en vue d'améliorer la gestion des installations, et d'en améliorer la disponibilité pour les expéditeurs de grains canadiens afin qu'ils puissent prévoir de manière plus précise les quantités pouvant être exportées vers les marchés internationaux. Cela va permettre d'améliorer le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement du grain canadien et c'est à cela que nous devrions tous consacrer nos efforts.

Je vous remercie.

• (0945)

La présidente: Je vous remercie tous. Vous nous avez fourni de très utiles renseignements.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Mme Watts, vous avez la parole

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci. Vous avez évoqué les dispositions actuelles qui confèrent aux transporteurs américains un avantage indu.

Vous nous avez dit que le BNSF se développe rapidement, mais existe-t-il un transporteur américain autre que celui-là?

M. James Clements: Non, c'est le principal transporteur.

Mme Dianne L. Watts: Si on renonçait aux dispositions du projet de loi C-30, évincerait-on le BNSF, ou réduirait-on sensiblement sa compétitivité?

Mme Janet Drysdale: Les expéditeurs continueraient à pouvoir s'adresser à lui pour transporter leur grain vers les États-Unis...

Mme Dianne L. Watts: Bien, mais de manière générale...

Mme Janet Drysdale: Mais le transport s'effectuerait alors non pas à un taux réglementé, mais à un prix commercial.

Mme Dianne L. Watts: Bon.

Cela devrait donc logiquement, rendre une partie du trafic aux deux grosses compagnies de chemin de fer canadiennes, le CN et le CP. Est-ce exact?

M. James Clements: Le prix du transport serait dans ce cas-là négocié sur une base commerciale.

Comme nous l'avons déjà dit, le problème que pose le tarif réglementé est qu'il fausse le marché. Cela aurait pour effet de rétablir les mécanismes normaux qui permettent d'aboutir à une tarification commerciale. Certaines des marchandises continueraient à être transportées par le BN, mais leur transport serait assuré dans un premier temps par le CN ou le CP.

• (0950)

Mme Dianne L. Watts: Bon, cela permettrait donc d'évincer un concurrent.

Je tenais également à vous poser une question au sujet du transport ferroviaire sur courtes distances. Quelle place cela occupe-t-il dans l'ensemble? Vous avez parlé du transport par camion, mais pas du transport ferroviaire sur de courtes distances?

Mme Janet Drysdale: Les lignes ferroviaires sur de courtes distances jouent, dans la chaîne logistique, un rôle très important. De manière générale, ces lignes alimentent les grands réseaux du CN et du CP. Il est clair que la coordination et les échanges de renseignements jouent un rôle important dans les opérations que nous menons avec les compagnies de chemin de fer opérant sur de courtes distances.

Mais, en ce qui concerne le projet de loi C-30, le CN n'a pas pris position au sujet des chemins de fer secondaires.

Mme Dianne L. Watts: Bon, entendu.

Mme Kelly Block: Je tiens à vous remercier de votre présence ici.

Ma première question concerne quelque chose que vous avez tous les deux dit au sujet du transport ferroviaire aux États-Unis. Vous avez dit en effet qu'aux États-Unis il n'y a pas d'interconnexion.

Combien de compagnies de chemin de fer existe-t-il aux États-Unis?

Mme Janet Drysdale: Il y a cinq compagnies de chemin de fer de première catégorie. Disons qu'il y a quatre grandes sociétés ferroviaires. Deux d'entre elles exercent leurs activités exclusivement à l'est du Mississippi, et deux exclusivement à l'ouest de ce fleuve. La cinquième société est une compagnie de chemin de fer essentiellement régionale, une importante société ferroviaire qui exploite des lignes courtes.

En ce qui concerne l'état de la concurrence, on peut dire, si l'on veut comparer les États-Unis au Canada, que la situation est à peu près identique étant donné qu'au Canada la majorité du territoire est desservie par deux grosses entreprises ferroviaires.

Mme Kelly Block: Bon.

Je voudrais maintenant revenir à ce que vous nous disiez tout à l'heure, à savoir que l'interconnexion n'est pas rentable.

À notre avant-dernière séance, l'Office des transports du Canada nous a expliqué que pour fixer le tarif d'interconnexion, il commence par évaluer les coûts des divers intrants qu'apportent les chemins de fer. Ses représentants nous ont dit que pour fixer le tarif réglementé, ils ne prennent pas en compte le taux commercial.

Je me demande si le mode de fixation des taux d'interconnexion ne pourrait pas être amélioré afin d'accroître la rentabilité des opérations, afin de donner aux entreprises de chemin de fer les moyens d'investir dans leurs infrastructures.

Mme Janet Drysdale: Le taux réglementé est, essentiellement, un coût variable, qui prend surtout en compte le coût du carburant et de la main-d'oeuvre. C'est là où se situe essentiellement le problème. On ne prend en effet pas en compte les investissements que les entreprises de chemin de fer devraient effectuer pour assurer à l'avenir le bon fonctionnement de l'entreprise.

D'après nous, le mieux serait de permettre aux entreprises de fixer ces taux dans le cadre de négociations commerciales.

M. James Clements: J'ajoute que la méthode actuellement employée pour fixer les taux aboutit à un prix moyen qui ne tient aucun compte des différences de circonstance. En effet, s'agissant d'un silo à grain, l'interconnexion peut très bien se faire de manière efficace, mais si l'opération doit se dérouler à l'intérieur d'une usine de produits chimiques, l'équipage du train va peut-être devoir y passer la journée. Outre les arguments invoqués ici par le CN, il existe donc d'autres problèmes encore.

M. Sean Finn: Je voudrais dire, si vous me le permettez, qu'aux États-Unis, il est important...

Aux États-Unis, ce n'est pas une simple question de réciprocité, car les taux font l'objet d'une négociation commerciale. Il arrive, effectivement, que les chemins de fer américains effectuent un transfert de trafic d'une entreprise à l'autre, mais l'opération fait alors l'objet d'une négociation commerciale, le prix étant fixé en conséquence. Il n'existe pas, aux États-Unis, de taux réglementés n'englobant pas, par exemple, les coûts d'infrastructure.

Mme Kelly Block: Que pensez-vous de la recommandation formulée dans le rapport quant à l'examen annuel des taux?

M. James Clements: Cela représente beaucoup de travail. Il faut, en effet, se rendre sur place. Il ne semble pas nécessaire de procéder à un examen annuel, étant donné que les coûts ne varient pas tellement d'une année à l'autre, du moins en période de faible inflation.

On pourrait, d'après moi, espacer davantage les examens.

Mme Kelly Block: Ma dernière question concerne ce que nous ont dit, lors de notre première séance, les représentants de l'Office des transports du Canada, selon qui il est relativement rare que des interconnexions aient lieu à une distance de 160 kilomètres.

Si c'est effectivement le cas, et que cela ne se produit que rarement, pourquoi ne pas conserver ce que la loi prévoit actuellement, simplement au cas où on aurait besoin d'y recourir?

M. James Clements: D'après nous, cela fausse les mécanismes de marché qui doivent, justement, permettre de fixer le taux.

En matière de transports, la politique a toujours été d'instaurer une réglementation qui serve, en quelque sorte, de garde-fou. Cela étant, pourquoi maintenir une disposition qui crée un certain nombre de risques? Nous devrions, plutôt, nous entendre sur la politique qu'il conviendrait d'adopter, et agir en conséquence.

Mme Janet Drysdale: Permettez-moi d'ajouter quelque chose. L'adoption de la limite de 160 kilomètres ne repose pas sur des bases factuelles ou des données concrètes. Or, c'est justement le type d'analyse que nous tentons d'effectuer avant de dire quelle serait, en matière de transports, la meilleure politique. Il y a de bonnes raisons de ne pas maintenir la limite actuelle, et, si besoin est, d'étudier plus à fond la question.

Ce que nous faisons essentiellement valoir ici, c'est que, dans son état actuel, cette disposition décourage les investissements dans le réseau de la chaîne logistique. Lorsque nous réfléchissons au problème de capacité qui risque de se poser pour les wagons à céréales, et lorsque nous réfléchissons aux investissements nécessaires pour assurer le maintien du réseau ferroviaire du CN, nous nous apercevons qu'il faut chaque année réinvestir plus de 50 % de notre résultat d'exploitation simplement pour assurer la sécurité et la fluidité du réseau.

Or, pour que ces investissements puissent être effectués, il faut que la législation tienne compte du montant des investissements nécessaires. Or, le projet de loi C-30 va à l'encontre de cela.

● (0955)

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Hardie

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci.

Une des difficultés que nous éprouvons ici est qu'il nous faudrait un peu plus de temps pour poser toutes les questions que nous souhaiterions poser, et y obtenir les réponses. Cela étant, je voudrais vous poser quelques questions auxquelles vous pourriez peut-être nous transmettre ultérieurement la réponse. Cela nous permettrait au moins de les prendre en compte dans nos travaux.

Vous avez parlé du manque de réciprocité en matière d'accès au réseau ferroviaire américain. Quelle est, au juste, la situation à cet égard? Comment y remédier? Pourriez-vous nous fournir quelques éléments de réponse?

Lors des discussions que nous avons eues avec M. Emerson, et d'autres encore, nous avons pu constater que de nombreux intervenants souhaitent que notre système de manutention du grain passe d'un régime de taux réglementés à des taux fixés selon les conditions normales du marché.

D'après vous, à quoi ressemblerait un régime non réglementé qui assurerait aux entreprises un bénéfice raisonnable leur permettant d'investir les sommes nécessaires dans leurs infrastructures?

Pouvez-vous nous dire, en quelques mots, quelle est la différence entre le tarif ordinaire applicable au transport des céréales et le tarif d'interconnexion? Si ce taux n'était pas réglementé, quel serait, selon vous, le pourcentage d'augmentation du prix des transports?

Mme Janet Drysdale: Pour qu'il y ait une réciprocité d'accès aux réseaux américains...

Ce n'est pas par là que je devrais commencer?

M. Ken Hardie: Non, ne...

Je voudrais que vous me répondiez sur ce point précis. Pour ce qui est des autres aspects de la question, vous pouvez simplement me transmettre...

Mme Janet Drysdale: À un tarif commercial ordinaire...

M. Ken Hardie: Autrement dit, si le prix du transport des céréales n'était pas réglementé, mais correspondait aux tarifs commerciaux, quelle serait, en termes de pourcentage, la différence de prix? Quelle serait, pour les expéditeurs, l'augmentation du prix des transports?

Mme Janet Drysdale: Je ne peux pas, à cet égard, vous citer de chiffre précis, mais je peux vous dire que le prix du transport, quelles que soient les marchandises en cause, est parmi les plus faibles du monde. Des études de l'OCDE le démontrent.

M. Ken Hardie: Je comprends fort bien, mais à l'heure actuelle nous sommes parvenus, pour le transport du grain, à un prix relativement équilibré. L'abandon des taux réglementés entraînerait quels changements à la fois pour le transport sur les voies principales, et pour l'interconnexion? Si vous ne pouvez pas immédiatement me répondre de manière précise, pourriez-vous me faire parvenir une réponse par la suite.

Je voulais également évoquer brièvement le sujet des conteneurs. Le transport des céréales par conteneurs permettrait-il de pallier dans une certaine mesure le risque de pénurie de wagons de chemin de fer? Comment cela affecterait-il l'allocation des wagons aux producteurs? Et enfin, comment cela affecterait-il la capacité des compagnies de chemin de fer secondaires à assurer l'interconnectivité entre le point d'origine, l'exploitation, donc, et les lignes principales?

Mme Janet Drysdale: Une partie du grain est déjà transporté par conteneur, mais ce n'est qu'une faible proportion du volume des céréales expédiées. Cela se fait surtout pour des cultures particulières, expédiées vers certains marchés en petites quantités.

Cela permettrait de résoudre certains problèmes concernant la capacité d'appoint. C'est ce qu'on a vu, par exemple, dans le transport du bois d'oeuvre, lorsque nous avons manqué de wagons. Cela permettrait de régler une partie du problème.

Mais, cela ne permettrait en aucun cas de régler le problème de la pénurie de wagons à céréales.

M. Ken Hardie: Pourquoi pas?

Mme Janet Drysdale: Les céréales doivent être transportées en grandes quantités. C'est la nature même du trafic qui l'exige. Le grain en vrac s'achemine par trains de 150 wagons. Il est impossible de transporter avec la même efficacité une quantité équivalente de grain par conteneurs intermodaux.

M. Ken Hardie: Compte tenu de cette différence sur le plan de l'efficacité, comment se présente le projet de rajeunissement du parc de wagons-trémies?

Mme Janet Drysdale: C'est là d'après moi, tout le problème. Des difficultés se posent effectivement à l'égard des wagons-trémies. Au cours du dernier exercice, le gouvernement avait consenti des investissements considérables. Or, ces wagons approchent la fin de leur vie utile. Un problème provient du revenu admissible maximal des entreprises ferroviaires et de la manière dont les dispositions applicables prennent en compte les investissements. Nous avons baptisé cela le problème du bénéficiaire sans contrepartie. Cela veut dire que si le CN investit dans l'achat de 1 000 nouveaux wagons-trémies, la formule actuellement applicable va accorder à nos concurrents 50 % de l'avantage tiré de cet investissement.

Il va donc, selon nous, falloir moderniser les règles du revenu admissible maximal si nous voulons que les compagnies ferroviaires ou la clientèle soient portées à réinvestir dans le parc de matériel roulant.

• (1000)

M. Ken Hardie: D'après vous, donc, il nous faudrait tout de même un régime réglementaire qui permette de régler, par exemple, le problème du bénéficiaire sans contrepartie, et de faire en sorte que lorsque les entreprises de chemin de fer décident d'où elles entendent investir, ces investissements puissent se faire d'une manière qui tienne compte de l'intérêt qu'a le pays à assurer l'acheminement du grain.

Mme Janet Drysdale: Je tiens à préciser qu'il serait, selon nous, préférable de supprimer la règle du revenu admissible maximal. Cela dit, nous estimons, à tout le moins, que le règlement doit être actualisé.

En ce qui concerne la formule applicable aux investissements, c'est une question dont la clientèle et les entreprises ferroviaires sont parfaitement au fait. Elles sont, à cet égard, du même avis.

M. Ken Hardie: Bon. Je vous remercie.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci et bienvenue. Cela a été un plaisir de vous entendre.

J'ai été un peu surpris des propos préliminaires de M. Finn, cependant. Je siégeais au Comité permanent des transports lorsque nous avons tenu les audiences au sujet du projet de loi C-30. Il y avait vraiment de graves inquiétudes. Corrigez-moi si je me trompe,

mais vous avez dit plus tôt que si le projet de loi C-30 n'avait pas été adopté, cela n'aurait rien changé à la capacité des compagnies de livrer le grain, et qu'on aurait probablement atteint les mêmes objectifs d'une autre façon.

Je vous pose une question qui va dans un autre sens. Vos compagnies ont-elles ressenti des répercussions ou des conséquences négatives à la suite de cette réglementation qui vous obligeait à transporter 500 000 tonnes de grain par semaine?

M. Sean Finn: Même si on imposait des quotas, si le grain n'est pas disponible, que ce soit pour des raisons de climat ou de température, nous ne pouvons pas allonger nos trains pour accroître le volume de la marchandise. Cela n'aurait pas eu de répercussions à proprement parler. Nous n'aurions pas atteint les quotas et nous aurions subi des pénalités. Cependant, comme je l'ai expliqué, les quotas étaient établis à des niveaux qui nous ont permis de les atteindre, parce que les gens comprenaient que, à un certain moment durant la semaine, un terminal pouvait être ouvert ou non.

Qu'est-ce qui a créé la crise à l'automne et à l'hiver 2013-2014? Ce sont deux éléments: premièrement, une récolte de blé extrêmement plus importante que la moyenne habituelle et, deuxièmement, un hiver hors de l'ordinaire. Vous savez, à Winnipeg, des canalisations d'eau étaient encore gelées au mois de juin. Il faut comprendre que ces contraintes sont indépendantes de la volonté des chemins de fer. Cependant, lorsque la température s'est améliorée, dès le mois de mars, nous nous sommes mis, le CN et le CP, à transporter des quantités records de blé, justement pour livrer cette récolte extraordinaire aux marchés.

M. Robert Aubin: Ces livraisons pouvaient-elles excéder les 500 000 tonnes prévues par le projet de loi C-30?

M. Sean Finn: Cela aurait été possible, mais l'obstacle était la capacité du réseau et des wagons. Nous aurions pu excéder les quotas si le réseau avait eu plus de wagons disponibles, et qu'il avait eu la capacité d'en recevoir davantage. Toutefois, comme la récolte était considérable, dès que la température s'est réchauffée, nous avons livré le grain. Il y a eu des occasions où nous avons excédé les 500 000 tonnes durant cette période. Ce n'était pas que le CN ou le CP ne voulait pas livrer le grain, c'est que nous avions eu un rude hiver et une récolte dépassant les prévisions.

Depuis ce temps, en partie grâce au projet de loi C-30, mais également grâce à la reconnaissance de la part des chemins de fer de la nécessité d'en faire davantage — parce que nous nous attendons à ce que les volumes de récolte soient de plus en plus grands —, cette année, nous sommes prêts. Au CP, nous avons plus de locomotives, nos équipes de train sont en place, nous avons investi dans l'équipement pour faire en sorte de ne pas avoir besoin des quotas de grain. Nous allons livrer le grain au fur et à mesure qu'il devient disponible, pour répondre à la demande. Nous sommes là pour servir nos clients et pour livrer le grain au marché international.

M. Robert Aubin: Vous ouvrez la porte à ma prochaine question.

Pourrait-on élargir le transport par train à l'ensemble des ressources naturelles qui doivent être transportées? Il y a eu, au cours des dernières années, une espèce de fluctuation qui, je suppose, a servi positivement les compagnies, le CN et le CP. Lorsque le transport du grain a augmenté, il y a eu une baisse du volume de pétrole transporté par train.

Dans l'hypothèse où, un jour, tous les marchés seraient au beau fixe, est-ce qu'on pourrait s'en tirer, ou est-ce que l'un ou l'autre des producteurs devrait payer les conséquences d'un réseau déficient qui ne pourrait pas absorber l'ensemble de la demande?

[Traduction]

Mme Janet Drysdale: Je voudrais faire deux observations.

S'agissant du nombre de wagons de chemin de fer, il faut savoir que pour le pétrole, on utilise un type de wagon entièrement différent. Je précise en outre que ces wagons appartiennent non pas à la compagnie de chemin de fer, mais à l'expéditeur. Sur le plan de l'utilisation du matériel roulant, il n'existe donc aucun conflit.

On a également évoqué tout à l'heure l'aspect géographique de la question. De manière générale, le transport du pétrole se fait de l'ouest vers le sud et l'est, alors que les céréales partent de l'ouest pour aller encore plus à l'ouest. Nous avons actuellement un nombre considérable de locomotives, environ 400, qui restent au garage, car nous n'en avons pas actuellement l'usage. Nous sommes pour l'instant suréquipés. L'important est, bien sûr, la planification, et la liaison avec la clientèle afin d'être en mesure de prévoir le niveau de la demande. Il est clair que la demande que nous avions prévue en 2014, et qui devait, selon nous, se maintenir, ne s'est pas manifestée.

Permettez-moi de faire une dernière observation au sujet du transport de céréales, et d'évoquer quelques-unes des questions abordées aujourd'hui.

Cette année, la récolte accuse un retard d'environ deux semaines en raison de la météo. Je ne propose pas que l'on fixe aux fermiers la quantité de céréales qu'ils auraient à livrer aux silos, mais je tiens à rappeler l'interconnexion qui caractérise l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Des navires attendent au large de Vancouver. Or, la semaine dernière, il n'a pas été possible de livrer le grain, la chaîne d'approvisionnement étant à la merci de la pluie qui est tombée sur les provinces des Prairies, et qui a empêché les fermiers de livrer leur grain aux silos.

• (1005)

[Français]

M. Robert Aubin: Je m'adresse à l'une ou l'autre compagnie.

Dans cette étude faite en 2013, il avait beaucoup été question des ententes de niveau de service. La quantité d'ententes de niveau de service entre les transporteurs et les producteurs a-t-elle beaucoup augmenté, ou est-elle restée sensiblement la même qu'avant le projet de loi C-30?

[Traduction]

M. James Clements: Ainsi que M. Finn l'a fait remarquer, nous nous sommes rendu compte qu'il nous fallait améliorer notre manière de faire. Désormais, plus de 70 % des céréales sont acheminées au moyen d'un nouveau produit que nous offrons à la clientèle, les trains dédiés. Ce programme prévoit un certain nombre d'engagements réciproques, de nous envers l'expéditeur et de l'expéditeur envers nous, concernant l'utilisation des trains, et les obligations de chacun. Cela a permis d'améliorer la communication et la planification au sein de la chaîne logistique, et de mieux aligner les intérêts des divers intervenants.

Le déchargement efficace des trains est dans l'intérêt de tous. Selon l'ancien système, l'avantage ne profitait pas nécessairement à la partie ayant pris des mesures d'efficacité. Ces programmes ont entraîné une amélioration sensible du taux de rotation des wagons de chemin de fer par rapport à 2013. Cela est dû, d'après nous, aux innovations commerciales introduites à la fois par la clientèle et par nous-mêmes.

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Fraser, vous avez la parole.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Je vous remercie. Je souhaite partager mon temps de parole avec mon collègue, M. Sikand.

Vous avez, madame Drysdale, dressé une analogie entre un vol direct et le besoin d'assurer l'efficacité des transports. L'analogie est intéressante, mais elle me paraît incomplète. Je préfère, bien sûr, lorsque je me rends ici à partir d'Halifax, emprunter un vol direct, mais j'aime aussi comparer les prix pratiqués par WestJet, Air Canada et Porter.

Les témoins précédents nous ont dit que même si certains ne recourent pas à l'interconnexion, les dispositions actuelles permettent tout de même que s'exerce une certaine concurrence lors des négociations, alors qu'il n'y en a guère. Vous avez évoqué plusieurs cas où une certaine concurrence pourrait en effet s'exercer au cours des négociations étant donné la possibilité, par exemple, d'expédier le grain par camion. Mais, s'agissant de producteurs de céréales qui récoltent 100 boisseaux l'acre, cela donne 640 000 boisseaux à transporter à la fois. Je ne pense pas que le camionnage puisse de manière réaliste concurrencer une ligne de chemin de fer sur courtes distances même sur un trajet de 50 kilomètres pour se rendre à un embranchement du CP ou du CN.

On a dit, ici, qu'à long terme, la concurrence naîtra des infrastructures, mais qu'à brève échéance on éprouvera peut-être, si l'hiver est dur, une certaine pénurie de moyens, comme cela a été le cas cette année. À part l'interconnexion, existe-t-il, à court terme, une solution permettant d'entretenir la concurrence à l'étape des négociations?

Mme Janet Drysdale: Je tiens à revenir au point de départ de la chaîne, c'est-à-dire au grain quittant l'exploitation, car, quel que soit le nombre de boisseaux à expédier, tout est, dans un premier temps, transporté par camion. Il est en fait plus efficace d'employer des camions jusqu'à un silo situé sur un embranchement du CN ou du CP, que d'étendre les zones d'interconnexion. Dans la mesure où le fermier ou la société céréalière peut choisir entre les silos situés sur un embranchement d'une des diverses compagnies ferroviaires, la concurrence existe déjà. Or, on a parfois tendance à l'oublier.

Maintenant, pour ce qui est des tarifs, je rappelle qu'ils sont réglementés selon les règles sur le revenu admissible maximal, et je ne vois donc pas très bien comment l'on peut dire que l'interconnexion affecte les tarifs puisque ceux-ci sont réglementés.

En ce qui concerne, maintenant, les problèmes qui peuvent survenir au niveau du service, je rappelle que l'expéditeur possède, en vertu de multiples dispositions réglementaires, un recours, que ce soit en déposant une plainte sur le niveau de service, ou en invoquant la procédure d'arbitrage. J'ajoute que, pour ce qui est du prix du transport de divers types de marchandises, nous avons, ici au Canada, quelque chose qui n'existe pas aux États-Unis. J'entends par cela, le processus d'arbitrage de l'offre finale qui permet, s'agissant de marchandises autres que les céréales, de soulever la question du tarif.

• (1010)

M. Sean Fraser: Je vous remercie.

Je passe maintenant la parole à M. Sikand. Je la reprendrai après lui s'il nous reste un peu de temps.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Les producteurs de céréales veulent que les règles du jeu soient équitables. Or, ils ne pensent pas que les compagnies de chemin de fer soient actuellement incitées à transporter leur grain dans les meilleurs délais. Lorsque le grain n'est pas livré à temps, le CN et le CP devraient-ils se voir imposer des pénalités?

Mme Janet Drysdale: Mais la question est justement de savoir ce que l'on entend par les mots « à temps ».

La réglementation actuelle assure aux chemins de fer le même revenu, que les céréales soient transportées dans 6 ou dans 12 mois. C'est donc, en quelque sorte, le cadre réglementaire actuel qui fixe les conditions générales du transport des céréales, y compris les délais. Le système actuel ne prévoit aucun incitatif nous portant à mettre en oeuvre davantage de moyens en période de pointe. Et puis, il y a aussi la question des wagons.

Les fermiers qui veulent acheminer leur grain en période de pointe sont comme les expéditeurs de divers autres types de marchandises qui souhaitent maximiser leurs rentrées. Lorsque je parle de rentrées, j'entends celles des sociétés céréalières et non celles des fermiers. Il nous faut, en effet, faire une distinction entre les deux.

La société céréalière qui souhaite profiter de l'état du marché et expédier de plus grandes quantités aux époques où les prix sont plus élevés, se comporte comme tout producteur, quelle que soit sa marchandise. Il s'agit de savoir quelles seraient les mesures d'incitation à inscrire dans la réglementation afin d'encourager les compagnies de chemin de fer à renforcer leurs capacités de transport en période de pointe.

Les chemins de fer sont actuellement tenus d'assurer le service, mais la réglementation du tarif fait qu'ils ne gagnent pas plus si, en période de pointe, ils augmentent les moyens mis en oeuvre afin de faire face à de plus gros volumes. La marge de l'expéditeur sera plus élevée, mais la nôtre demeurera inchangée. Il y a donc, dans la réglementation actuelle, quelque chose qui ne va pas, et nous allons devoir régler cela si nous souhaitons vraiment encourager les entreprises ferroviaires à renforcer les moyens de transport en période de pointe dans l'intérêt des sociétés céréalières. Il faudra que les chemins de fer puissent eux-mêmes en tirer quelque avantage.

James, souhaiteriez-vous ajouter quelque chose à cela?

M. James Clements: Ainsi que je le disais tout à l'heure, le transport des céréales revêt pour le CP une très grande importance. Nous avons déjà tout intérêt à assurer ce transport qui constitue le volet principal de notre activité. Nous entendons donc l'assurer, comme nous entendons offrir à notre clientèle des produits intéressants et un service de qualité. C'est d'ailleurs pour cela que

nous avons, de concert avec les sociétés céréalières, instauré le programme de trains dédiés qui va les aider à acheminer leur production vers les marchés internationaux.

Mais, plus généralement, il faut assurer à la chaîne d'approvisionnement du grain canadien un maximum d'efficacité. C'est cela qui nous permettra d'affronter la concurrence sur les marchés internationaux, et c'est cela qui permettra d'assurer aux fermiers, aux sociétés céréalières, aux compagnies de chemin de fer et à tous les autres acteurs de ce secteur les revenus qu'il leur faut pour procéder aux investissements nécessaires à l'augmentation de la production et des moyens d'alimenter les marchés mondiaux.

Afin d'être en mesure d'affronter la concurrence, nous entendons nous investir dans une solution qui permettra d'assurer au meilleur prix le transport des céréales jusqu'à la côte.

M. Robert Taylor: À l'heure actuelle, le transport d'une tonne de grain, du Manitoba à Vancouver, coûte entre 35 et 40 \$. Le prix moyen du transport des céréales est calculé en cents par tonne-mille. Une tonne de canola vaut plus de 400 \$, et son transport sur une distance de 1 500 milles revient à 35 ou 40 \$.

Il ne faut pas cependant oublier qu'au cours des 15 dernières années, les recettes agricoles annuelles tirées des céréales et des graines oléagineuses sont passées, au Canada, de 4,5 milliards à 13 milliards de dollars. Cela correspond à un TCAC, c'est-à-dire à taux de croissance annuelle cumulatif, de 7,3 %.

Nous ne prétendons pas que le système actuel est parfait, ou que nous soyons nous-mêmes parfaits, mais les faits démontrent que les choses se passent assez bien dans l'ensemble.

La présidente: Je vous remercie. Nous avons épuisé le temps prévu pour l'audition de nos témoins.

Je tiens à vous remercier des renseignements que vous nous avez livrés aujourd'hui. Ils vont sans nul doute contribuer à nos travaux alors que nous continuons à discuter du projet de loi C-30.

M. Sean Finn: Pouvons-nous vous faire parvenir les réponses aux questions que vous nous avez posées?

La présidente: Oui, vous n'avez qu'à les transmettre au greffier qui les distribuera aux membres du Comité.

Je vous remercie.

Nous allons maintenant devoir passer à certains travaux du Comité, et je vous demanderais, par conséquent, de bien vouloir ne pas vous attarder.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>