



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 031 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 17 septembre 2009

—
Président

M. Larry Miller

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 17 septembre 2009

•(1645)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte.

Je tiens tout d'abord à remercier nos témoins d'avoir accepté de venir nous parler aujourd'hui d'une question que je juge assez pressante.

Je crois que tout le monde est au courant des intentions du CN, qui a annoncé la fermeture de certaines voies d'évitement. Nos témoins savent sans doute aussi que le CN a retardé la fermeture des voies en question, sans pour autant revenir sur sa décision. Nous avons cru bon prendre le temps d'entendre à tout le moins quelques témoignages à ce sujet aujourd'hui. Comme il se fait déjà tard, je vous prierais d'être brefs dans vos commentaires. Je vous suggère d'en profiter pour glisser les observations que vous n'aurez pas eu le temps de faire dans vos réponses aux questions des membres du comité. Gardons à l'esprit que le but aujourd'hui est de nous informer. Je vous fais donc confiance pour ne pas trop vous écarter du sujet.

Je ne sais pas si quelqu'un veut se porter volontaire pour commencer.

Monsieur Phillips, nous vous écoutons.

M. Richard Phillips (directeur exécutif, Producteurs de grains du Canada): Merci, monsieur le président, honorables membres, invités. Je n'utiliserai que six minutes des dix qui me sont allouées pour faire ma présentation.

Je m'appelle Richard Phillips. Je suis propriétaire d'une ferme en Saskatchewan et je fais partie des Producteurs de grains du Canada. Je suis accompagné de Rick White, qui s'adressera aussi à vous aujourd'hui. Rick possède également une ferme en Saskatchewan et il est membre de la Canadian Canola Growers Association.

J'aimerais vous donner un aperçu des raisons pour lesquelles les agriculteurs utilisent les wagons de producteurs, et vous présenter des données concrètes en fait de dollars dépensés. Rick, pour sa part, abordera d'autres difficultés associées au transport ferroviaire et qui nuisent à la compétitivité des producteurs.

Pourquoi les agriculteurs utilisent-ils les wagons de producteurs? La réponse est toute simple, c'est qu'ils nous permettent d'économiser de l'argent. J'avais pensé vous montrer un bon de paiement au comptant. Je vais me contenter de vous dire les chiffres. C'est un bon pour de l'orge que j'ai vendue ce printemps. Je peux vous donner une bonne idée des montants que peuvent nous faire économiser les wagons de producteurs.

Que je vende mes grains à une compagnie céréalière ou que je charge moi-même un wagon de producteurs, je dois tout de même payer le transport ferroviaire, qui s'élève à environ 2 200 \$ dans ce cas-ci. Et je dois aussi payer le nettoyage du wagon quand celui-ci est ramené à la gare. Peu importe la transaction, il faut que j'assume

ces frais. Alors, en tout, il m'en coûte à peu près 2 700 \$, même si j'utilise un wagon de producteurs. Là où je peux économiser, c'est en chargeant moi-même l'orge vendue, car les compagnies céréalières me facturent un montant d'environ 1 000 \$ quand elles assurent le chargement.

Comment on procède maintenant. Je dois appeler la Commission canadienne du blé ou la Commission canadienne des grains pour leur signaler que j'ai besoin d'un wagon de producteurs. On m'envoie alors un wagon que l'on stationne dans une voie d'évitement. Je charge ensuite le wagon et je communique avec la compagnie de transport ferroviaire pour qu'elle reprenne le wagon. C'est donc de cette façon que les choses se passent quand je fais moi-même le chargement.

Toutefois, cette méthode comporte des risques. Si les trappes de chargement fuient et que de l'eau s'infiltré dans le wagon et endommage les grains, je suis entièrement responsable des pertes. De la même façon, si le plancher du wagon est fissuré et que les grains s'échappent un à un jusqu'à Vancouver, je suis aussi responsable des pertes. Il arrive que l'on doive attendre des semaines, voire des mois, avant de recevoir un wagon. Quand on commande un wagon à la compagnie de chemin de fer, on ne sait jamais quand on va nous le livrer. Le convoi pourrait se retrouver coincé dans une tempête de neige ou un blizzard; il est impossible de savoir quand les wagons seront stationnés.

Ce sont les risques que l'on court quand on charge nos grains nous-mêmes. Il s'agit de décider si ces risques valent 1 000 \$ ou 1 500 \$, ou s'il est plus avantageux de faire directement affaire avec les compagnies céréalières.

L'autre avantage de faire affaire avec des compagnies céréalières, c'est que cela nous laisse une certaine marge de manoeuvre quant au moment de la livraison. Mais surtout, les compagnies céréalières peuvent mélanger mes grains. Elles peuvent avoir de bons grains en stock et les mélanger aux miens pour rehausser la qualité de mes récoltes, ce qui me permet de vendre plus cher. Cela me rapporte des centaines de dollars de faire affaire avec des compagnies céréalières. Beaucoup d'agriculteurs le font. C'est pourquoi la majeure partie des récoltes de céréales s'en vont directement aux compagnies et qu'elles ne passent pas par les wagons de producteurs.

Pour ce qui est du nombre de wagons, nous avons remarqué une augmentation de plus de 50 p. 100 au cours des cinq dernières années. Cela s'explique entre autres par le fait que différentes lignes ferroviaires sur courtes distances fonctionnent très bien aujourd'hui. Et souvent, il n'y a pas de silo de compagnies céréalières sur ces lignes ferroviaires sur courtes distances, alors les agriculteurs n'ont d'autre choix que d'utiliser des wagons de producteurs. Les producteurs de ces régions sont nombreux à être en faveur des sites de mise en wagons et ils vont tout faire pour s'en servir afin d'appuyer leur communauté et les entreprises et les compagnies ferroviaires locales.

En résumé, à mon avis, les wagons de producteurs permettent d'assurer un important équilibre au sein du système, parce que les producteurs ont toujours la possibilité de livrer leurs grains dans des wagons de producteurs. Si je m'adresse à une compagnie céréalière et que je m'aperçois que je perds mon temps, que je n'obtiendrai pas un prix raisonnable, ou qu'on n'évalue pas justement le grade ou pourcentage d'impuretés, j'ai toujours le choix de procéder autrement. Je peux commander un wagon et expédier mes grains moi-même. Donc, en tant que producteur, il est primordial pour moi d'avoir accès à ces wagons et que nous disposions d'endroits pour les stationner. Ce qui nous ramène à la question des voies d'évitement, qu'abordera sans doute la SARM.

Nous sommes très mécontents de voir de quelle façon les voies d'évitement sont abolies de nos jours. La période de préavis était beaucoup trop courte. Je laisserai toutefois mon collègue vous en dire davantage à ce sujet. Nous appuyons entièrement la position de la SARM dans ce dossier.

Rick, vous voulez ajouter quelque chose concernant le transport ferroviaire?

• (1650)

M. Rick White (directeur général, Canadian Canola Growers Association, Producteurs de grains du Canada): Merci, Richard. Je remercie le comité de m'avoir permis de venir témoigner devant vous.

Tout d'abord, j'aimerais dévier un peu de la discussion pour vous parler du problème plus général de la compétitivité. Les producteurs doivent pouvoir compter sur un réseau ferroviaire efficient, efficace et abordable pour demeurer compétitifs sur le marché international.

Deux facteurs nuisent à la compétitivité des producteurs sur le marché mondial quand il est question de transport ferroviaire. Le premier, c'est la rapidité du service. C'est un problème qui perdure depuis très longtemps. Toutefois, on a pu constater une certaine amélioration à cet égard depuis l'adoption du projet de loi C-8, qui donne aux expéditeurs plus de pouvoirs de négociation et des recours permettant de responsabiliser davantage les compagnies ferroviaires qui assurent les services. De plus, le gouvernement procède actuellement à un examen formel des services ferroviaires. Nous appuyons entièrement cette initiative, et nous avons hâte que tout soit terminé et que les recommandations qui en découleront soient mises en oeuvre. Nous avons bon espoir que le problème de la rapidité du service pourra être corrigé.

Le deuxième aspect du transport ferroviaire qui nuit à notre compétitivité, c'est le prix qu'il nous faut payer pour le transport de nos grains. Si les frais de transport sont trop élevés, nous ne pouvons pas faire concurrence sur le marché de l'exportation. Notre compétitivité s'en trouve en tout cas fortement réduite. Heureusement, un plafond des recettes imposé par la loi est appliqué au transport des grains dans l'Ouest canadien, et ce plafond doit certainement demeurer en place pour les années à venir. Ce dernier alloue aux compagnies ferroviaires assez de flexibilité pour établir les prix en fonction des signes pertinents du marché, tout en protégeant les agriculteurs, dans une certaine mesure, en limitant les recettes globales annuelles générées par le transport du grain. Même si la réglementation en place régit les recettes maximales des compagnies ferroviaires, elle s'appuie tout de même sur les coûts établis par ces dernières il y a un bon moment déjà. En fait, le plafond actuel des recettes est fondé sur les coûts établis en 1992 par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, soit il y a presque 18 ans. Nous savons tous que bien des choses ont changé dans les opérations et les infrastructures de chemin de fer au fil des ans, des

changements que nous aurons l'occasion d'aborder au cours de la réunion d'aujourd'hui.

Nous estimons qu'il est temps que le gouvernement fédéral fasse un examen des coûts ayant servi à déterminer le plafond de recettes des compagnies ferroviaires, afin de rétablir et de mettre à jour l'année de référence de façon à tenir compte du contexte opérationnel actuel. Il est nécessaire de faire cet ajustement si l'on veut s'assurer que le plafond demeure adéquat et juste pour l'industrie et qu'il favorise notre compétitivité à l'avenir.

En résumé, nous appuyons la proposition de la SARM, qui consiste à modifier la Loi sur les transports au Canada de façon à ce que le processus d'élimination des voies d'évitement soit transparent. De plus, nous appuyons sans restriction l'examen des niveaux de service en cours, et nous demandons aux membres de tous les partis d'agir rapidement pour mettre en oeuvre les recommandations qui seront formulées au printemps prochain. Finalement, nous jugeons qu'il est temps de procéder à une révision des coûts sur lesquels se fonde le plafond des recettes des compagnies ferroviaires, et nous invitons le comité à nous soutenir dans nos démarches.

Merci encore de votre invitation. Nous sommes disposés à répondre à vos questions.

Le président: Merci.

Monsieur Marit, ou monsieur Hallick.

M. David Marit (président, Association des municipalités rurales de la Saskatchewan): Merci, monsieur le président.

Je profite de l'occasion pour remercier le comité de nous avoir invités aujourd'hui. Je m'appelle David Marit. Je suis le président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities. Je suis accompagné de mon bon ami et notre vice-président Jim Hallick. Notez que notre organisation est une association bénévole indépendante qui représente les 296 municipalités rurales de la Saskatchewan.

Le réseau ferroviaire est vital pour la Saskatchewan, peut-être même plus que pour certaines autres provinces. Les chemins de fer s'avèrent pour les agriculteurs et les producteurs le principal moyen de transport des produits et des marchandises voués au marché d'exportation.

Il est absolument essentiel pour notre industrie agroalimentaire d'être compétitive pour prospérer. Le CN vient compromettre cette compétitivité en reliant 52 sites de chargement de wagons de producteurs dans l'Ouest canadien, dont 24 en Saskatchewan. Cela signifie, bien sûr, que les producteurs ne pourront plus commander de wagon dans ces sites pour charger leurs grains. Les agriculteurs de l'Ouest sont habitués de commander leurs wagons de producteurs et de les charger eux-mêmes. C'est un droit qui a été imposé par la loi en 1902. Selon les estimations, les producteurs qui choisissent de charger eux-mêmes ces wagons économisent un peu plus de 1 200 \$ par wagon.

Au cours des dernières années, on a recommencé à s'intéresser aux wagons de producteurs en raison des frais de transport qu'ils permettaient d'économiser. Les plus récentes statistiques issues du rapport produit par la société Quorum sur la manutention du grain indique que plus de 12 000 wagons de producteurs ont été chargés dans l'Ouest canadien en 2006-2007. Il s'agit d'un nombre record. Les statistiques pour la Saskatchewan sont tout aussi impressionnantes: 1 572 wagons de producteurs ont été chargés dans notre province en 1999, et en 2006-2007, ce nombre a grimpé à 8 971.

De toute évidence, le réseau est largement utilisé, et tout indique que le taux d'utilisation ne fera qu'augmenter dans les années à venir. De plus, nous nous devons de souligner qu'il n'en coûte rien de maintenir une voie d'évitement dans un site de chargement de wagons de producteurs. Ces sites permettent aux producteurs de charger leurs marchandises à transporter, et la proposition du CN de radier ces sites signifie que la province sera privée d'une de ses rares options de transport.

Lorsqu'une voie d'évitement est radiée, il est facile pour une compagnie ferroviaire de justifier sa fermeture et, plus tard, son abandon, ce qui limiterait davantage nos options de transport. Il en résulterait un réseau de transport incommode et centralisé qui ne tient pas compte des besoins et des exigences des producteurs.

Lors du forum rural de la Fédération canadienne des municipalités tenu récemment, la SARM a présenté une résolution qui pourrait assurer une protection adéquate et appropriée des voies d'évitement des chemins de fer en modifiant la définition de « chemin de fer » dans la Loi sur les transports au Canada. Cette résolution a été adoptée à l'unanimité. Elle arrive d'ailleurs à point, car si un site de mise en wagon est radié, cela signifie qu'une voie d'évitement devient potentiellement inactive. Une voie d'évitement inactive est une voie qui est susceptible d'être fermée, et quand une voie est fermée, elle l'est pour de bon.

Nous savons que des statistiques démontrent qu'un très faible pourcentage des sites de chargement de wagons de producteurs ont été sous utilisés par le passé. Toutefois, il est on ne peut plus évident que l'utilisation globale des sites de mise en wagon augmente de façon constante; ce n'est peut-être donc pas le moment de radier des sites de chargement de wagons de producteurs.

Il est frustrant de constater le manque de transparence du processus de radiation. Nous ne savons pas sur quels critères le CN s'est basé pour prendre cette décision; nous ne savons pas qui utilisait ces sites radiés et à quelle fin ces derniers étaient utilisés; jusque tard en après-midi hier, nous ne savions toujours pas si des plaintes avaient été formulées auprès de l'Office des transports du Canada pendant la période de préavis de 60 jours accordée par le CN.

Après de fastidieuses recherches, la SARM a appris tard hier que 14 particuliers et organisations avaient formulé des plaintes à l'égard de la radiation proposée, mais ils ne l'ont fait qu'après l'échéance de la période de préavis de 60 jours et que l'affaire ait été rendue publique.

Les 14 lettres adressées à l'Office des transports du Canada, dont huit en provenance de la Saskatchewan, étaient toutes datées du 5 septembre ou plus tard, donc bien après l'annonce officielle de la radiation. Le contexte nous porte à croire que ces gens et ces organisations n'étaient tout simplement pas au courant des intentions du CN, et qu'ils ne les ont apprises qu'après l'échéance de la période pendant laquelle le public pouvait réagir.

En publiant l'avis de radiation des sites dans des publications obscures à faible lectorat, le CN a respecté la lettre de la loi, mais pas son esprit. La SARM demande donc qu'on interrompe immédiatement le processus de radiation de ces 52 sites. Nous réclamons également un moratoire sur la radiation future de tous les sites de chargement de wagons de producteurs d'ici à ce que la Loi sur les transports au Canada soit modifiée de façon à assurer un processus de radiation qui soit davantage transparent.

•(1655)

Voici ce qu'on entend par « transparence ». Les municipalités rurales de la grande région où se situent les sites visés par la

radiation proposée doivent être avisées et avoir la possibilité de réagir. L'avis de radiation doit être publié dans un l'un ou l'autre (ou les deux) de nos deux grands quotidiens provinciaux, ou encore dans le *Western Producer*. Nous voulons également que le CN affiche publiquement les critères utilisés pour déterminer les voies d'évitement à radier. Si des plaintes ont été formulées à l'égard de la radiation proposée au cours de la période de 60 jours, nous voulons que cette information soit facilement accessible au public.

Si nous demandons que la Loi sur les transports au Canada soit modifiée de cette façon, c'est pour une raison évidente: le succès économique de notre industrie céréalière provinciale repose presque entièrement sur les services d'un réseau ferroviaire adéquat et adapté, et nous devons pouvoir être informés facilement et rapidement des dangers qui menacent notre bien-être économique.

Selon le rapport annuel de la société Quorum, les compagnies ferroviaires prévoient abandonner quelque 700 milles de voies ferrées dans l'Ouest canadien au cours des trois prochaines années. En 2007-2008, 517 milles avaient été abandonnés dans l'Ouest canadien, dont 400 en Saskatchewan. L'abandon continu de voies ferrées, doublé de la menace de radier encore plus de voies d'évitement par suite de la fermeture de sites de chargement de wagons de producteurs, place notre province devant des défis de taille, et pas seulement en ce qui concerne nos solutions de transport, mais aussi notre infrastructure routière.

Pour chaque voie ferrée abandonnée, chaque voie d'évitement démantelée et chaque site de chargement de wagons de producteurs fermé, il y aura forcément une augmentation du trafic routier et, par conséquent, les routes nécessiteront davantage de réparations. La Saskatchewan possède l'une des industries de lignes ferroviaires sur courtes distances les plus prospères au pays, ce qui lui confère une position des plus enviables. Une neuvième ligne a été mise en place cet été, et on s'affaire à en construire une dixième. Cette industrie permet d'alléger le réseau routier qui est déjà surchargé, offre aux producteurs un moyen de transport fiable et abordable, maintient l'intégrité fondamentale de notre réseau de transports, et favorise notre compétitivité, que nous considérons comme un bien essentiel.

Nous croyons que nous pouvons aller plus loin pour veiller à ce que l'on encourage notre industrie de lignes ferroviaires sur courtes distances et que l'on réponde à ses besoins. Le transport ferroviaire revêt une importance capitale en Saskatchewan, et c'est un défi qu'on ne doit pas prendre à la légère. Bien que la radiation de sites de chargement de wagons de producteurs puisse sembler une question anodine, nous vous assurons que ce n'est pas le cas. Lorsqu'un site de chargement est radié, la voie d'évitement qui sert au chargement devient alors inactive, et il ne faut ensuite qu'un pas pour qu'elle soit carrément abandonnée. Comme nous l'avons indiqué plus tôt, quand une voie d'évitement est fermée ou abandonnée, elle ne peut pas être remplacée. C'est une fermeture définitive.

Le CN a annoncé son intention de radier 24 sites en Saskatchewan. Pour la province, les répercussions d'une telle décision sont alarmantes.

Merci, mesdames et messieurs, de nous avoir écoutés.

•(1700)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Gerelus ou monsieur Smolik, la parole est à vous.

Jim.

M. Jim Smolik (commissaire en chef adjoint, Commission canadienne des grains): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier les membres du comité de me donner l'occasion de témoigner aujourd'hui. Je suis très heureux d'être ici pour vous parler des wagons de producteurs et du rôle de la Commission canadienne des grains, ou CCG, à cet égard.

Je m'appelle Jim Smolik et je suis commissaire en chef adjoint à la Commission canadienne des grains. Avant d'occuper cette fonction, j'étais producteur de céréales et d'oléagineux dans la région de Peace River, en Colombie-Britannique, et j'exploitais une ferme près de Dawson Creek.

Je suis accompagné aujourd'hui de Nathan Gerelus, l'un des analystes politiques de la CCG.

Avant de commencer, j'aimerais mentionner que nous commençons à recevoir les premiers échantillons de la dernière récolte de cette année. La bonne nouvelle, c'est que la qualité des échantillons semble très bonne. Nous sommes enchantés de l'apprendre. C'est une bonne nouvelle pour les producteurs. Nous espérons que le temps va continuer d'être clément afin que nos agriculteurs puissent terminer sur une bonne note cette année des plus difficiles.

Aujourd'hui, je vais vous donner des renseignements sur les wagons de producteurs aux fins de la discussion. Je vais vous parler des pouvoirs conférés à la CCG en vertu de la Loi sur les grains du Canada. Il est important de préciser que c'est la Loi sur les transports au Canada qui régit la fermeture des voies d'évitement pour les wagons des producteurs. Cela ne relève pas de la CCG.

Le droit des producteurs d'avoir accès à des wagons est protégé par la Loi sur les grains du Canada depuis sa création, en 1912. La loi établit également que la CCG est responsable de l'attribution de wagons aux producteurs. Je crois qu'il est important de signaler que ce droit s'applique aux 21 grains qui sont visés par la Loi sur les grains du Canada et son règlement d'application.

Ces wagons offrent aux producteurs une alternative au réseau autorisé de manutention des silos. Les producteurs peuvent décider de charger un wagon pour diverses raisons, notamment pour économiser les frais de silo-élévateur et de manutention à leur silo local, parce que le lieu de chargement du wagon est plus près de leur ferme ou plus accessible que le silo-élévateur, ou encore tout simplement pour obtenir directement de la CCG la détermination du grade et du taux d'impureté des grains lors du déchargement au port.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, l'attribution de wagons aux producteurs est de la responsabilité de la CCG. Nous l'assumons en travaillant en étroite collaboration avec les administrateurs de wagons de producteurs, les compagnies ferroviaires et la Commission canadienne du blé, dans le cas des céréales produites dans la zone relevant de la commission.

Très brièvement, voici comment fonctionne le système. Un producteur demande à la CCG de lui attribuer un wagon; il lui indique quel type de grain il souhaite charger et quelle semaine il veut recevoir le wagon. La CCG traite les demandes de wagons de producteurs dans l'ordre dans lequel elle les reçoit et en fonction de certains paramètres, comme les plans de services hebdomadaires de la ligne ferroviaire et, s'il y a lieu, la structure du grain et du grade de la Commission canadienne du blé.

Avant que la date soit fixée, on contacte les producteurs pour s'assurer de leur disponibilité pour le chargement dans la semaine prévue. Chaque producteur doit décider s'il veut obtenir les services d'un administrateur de wagons de producteurs ou s'occuper lui-même de son wagon. La CCG a une unité spéciale de gestion des wagons de producteurs qui s'occupe de ce processus.

L'ensemble du processus est un peu plus complexe, mais puisque nous n'avons pas beaucoup de temps, je ne vais pas entrer davantage dans les détails.

Les wagons peuvent être chargés directement à partir des camions dans des voies d'évitement par les producteurs munis de convoyeurs à vis. Toutefois, les producteurs travaillent souvent de concert et ils construisent ensemble des installations de chargement des wagons pour en arriver au même résultat.

En fait, tout juste l'année dernière, un groupe de producteurs du Sud du Manitoba, la Boundary Trails Railway Company, a acheté un tronçon de voie ferrée près de Darlingford et a commencé à expédier des wagons de producteurs.

Un autre groupe de l'Est de l'Alberta, le Battle River Producer Car Group, a également acheté récemment un tronçon de voie ferrée abandonné près d'Alliance, sur lequel il prévoit aussi charger des wagons de producteurs.

La quantité de wagons de producteurs a augmenté graduellement ces dernières années. Durant la campagne agricole 2004-2005, les producteurs ont chargé 8 061 wagons; durant celle de 2008-2009, ils en ont chargé 13 243. Nous prévoyons que cette tendance lente et graduelle se maintiendra. Cependant, pour mettre les choses en perspective, nous devons nous rappeler que même si 13 000 wagons de producteurs peuvent sembler un nombre élevé, c'est une très petite proportion du mouvement total des grains. Environ 250 000 wagons sont déchargés chaque année uniquement dans les ports et parmi ces wagons, les wagons de producteurs représentent de 2 à 5 p. 100 du total des expéditions dans une campagne agricole donnée.

Je comprends que nous sommes ici aujourd'hui parce que l'on propose de fermer plusieurs voies d'évitement pour les wagons de producteurs. Comme je l'ai déjà dit, il ne relève pas de la CCG de superviser le processus de fermeture des voies d'évitement. Toutefois, nous pouvons fournir certaines statistiques concernant ces sites. Nous vous avons préparé et distribué de la documentation à ce sujet.

Comme vous pouvez le constater, il y a bien des sites dont la fermeture est prévue où il n'y a eu aucun chargement de wagons de producteurs dans les cinq dernières années, et certains n'ont été utilisés qu'à quelques reprises à peine. Cinq de ces sites, soit Brandon, Biggar, Tisdale, Wadena et Yorkton, sont aussi ce que l'on appelle des doubles sites, c'est-à-dire que la ville est desservie et par le CN et par le CP. En terme de pourcentage, le nombre total de chargements à ces sites représente environ 0,1 p. 100 de tous les mouvements de wagons de producteurs.

● (1705)

Pour conclure, je tiens à répéter que la CCG prend très au sérieux sa responsabilité en ce qui concerne les wagons des producteurs. Nous estimons qu'ils sont un aspect très important de la protection des producteurs offerte par la Loi sur les grains du Canada, qui est administrée par la CCG.

Je tiens également à mentionner que des 13 986 wagons de producteurs demandés l'an dernier, il y en a 13 243 qui ont été attribués. C'est une proportion d'environ 95 p. 100. Donc, presque tous ceux qui en ont demandé en ont reçu.

Sur ce, je vais terminer mon exposé. Je suis prêt à répondre à toutes vos questions.

Merci beaucoup.

Le président: Très bien.

Monsieur Lemieux.

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): J'aimerais soulever un point brièvement. Peut-être que les personnes dans cette salle le savent, mais peut-être pas celles qui suivent nos délibérations.

Immédiatement après avoir appris que le CN allait fermer 52 sites de chargement de wagons de producteurs sans avoir effectué de véritables consultations, le ministre Merrifield, secrétaire d'État au transport, a fait venir ses cadres dirigeants dans son bureau. Leur discussion a eu comme résultat d'amener le CN à confirmer ce matin qu'il continuera de desservir ces sites au moins jusqu'à l'année prochaine. Cette période supplémentaire lui permettra de mener des consultations approfondies auprès des agriculteurs qui souhaitent utiliser les sites.

Notre gouvernement se réjouit que le CN ait accepté de revenir sur sa décision et de prendre en considération les besoins des agriculteurs. Cette question intéresse également les membres du comité, et nous espérons que le comité va lui aussi mener des consultations à cet égard.

Je voulais simplement vous mettre au courant, si vous ne l'étiez pas, et en informer les Canadiens qui suivent peut-être nos délibérations avant que nous ne passions à la période de questions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lemieux.

Nous allons entamer une série de questions. Une période de cinq minutes chacun vous convient-elle?

Monsieur Valeriote.

M. Francis Valeriote (Guelph, Lib.): Messieurs, tout d'abord, je vous remercie d'être venus.

En effet, il ne s'agit pas d'une question sans importance, comme vous l'avez bien dit. Je crois que le fait que notre président vous a demandé de venir si rapidement témoigner sur la question le montre bien, malgré le fait que rien n'est entrepris dans l'immédiat pour fermer ces lignes ferroviaires.

Toutefois, si cela se produisait, nous devrions être prêts. J'aimerais comprendre certaines choses et comme je ne suis pas agriculteur, vous allez devoir me les expliquer.

Vous avez parlé de la Loi sur les grains du Canada et de la Loi sur les transports au Canada et vous avez défini les compétences liées à chacune dans une certaine mesure. Mais il me semble que le CN peut faire une demande à cet égard, et je me demande si la compagnie doit établir quelque chose et obtenir la permission de fermer ces sites de wagons de producteurs ou bien si elle n'a qu'à donner un préavis et cela se produit automatiquement. Que ce soit l'un ou l'autre, j'aimerais savoir ce que le gouvernement pourrait faire, à votre avis, et quelles mesures pourraient être introduites dans la loi ou dans le règlement pour empêcher la fermeture arbitraire des sites de chargement de wagons de producteurs. Autrement dit, les compagnies ferroviaires doivent-elles prouver qu'elles subissent des pertes ou que ces sites ne sont pas nécessaires, par exemple, pour qu'on leur permette de les fermer? Et si elles en fermaient, pouvez-vous nous dire ce qui pourrait être fait pour atténuer les effets de ces fermetures?

J'ai donc deux questions.

Monsieur Marit et monsieur Smolik, comme vous avez abordé tous les deux cette question d'une certaine façon, l'un ou l'autre peut répondre.

• (1710)

M. Jim Smolik: Je vais commencer.

J'espère avoir été clair sur le fait que la fermeture des sites relève de la Loi sur les transports au Canada et non de la Loi sur les grains du Canada. Nous n'avons donc pas de pouvoir sur l'établissement de certaines limites; ce n'est pas de notre ressort.

Toutefois, c'est nous qui attribuons les wagons de producteurs et ce, pour les voies d'évitement entretenues par les compagnies ferroviaires.

M. Francis Valeriote: Vous ne pouvez donc pas répondre à cette question.

M. Marit, pouvez-vous m'en parler?

M. David Marit: Je vais essayer d'y répondre, d'après ce que nous en comprenons. Pour vous donner un peu plus de précisions sur mes fonctions, je suis aussi président d'une ligne ferroviaire sur courtes distances. Nos municipalités possèdent leur propre ligne ferroviaire et réussissent très bien.

Ce que nous comprenons de la fermeture des sites de wagons de producteurs, c'est que les compagnies ferroviaires n'ont qu'à publier un préavis de 60 jours dans les médias locaux de leur choix, et pas nécessairement dans la région immédiate de la fermeture.

Je vais vous donner un exemple. Je vis dans la partie sud de la province. Nous sommes desservis par une ligne ferroviaire du CP. Nous avons trois lignes sur courtes distances dans le Sud de la province et nous sommes desservis par le CP d'Assiniboia à Moose Jaw. Une annonce a été publiée dans le *Assiniboia Times* — ville desservie par le CP — à propos des fermetures du CN. Cela ne nous concerne en rien.

Je crois, comme nous l'avons mentionné dans notre exposé, que les compagnies ferroviaires doivent faire preuve de transparence.

M. Francis Valeriote: D'accord, je comprends.

Il ne nous reste que quelques minutes. J'aimerais savoir ce que nous devrions ajouter, selon vous, au règlement et aux lois pour que ces sites ne puissent être fermés de façon arbitraire.

M. David Marit: Je crois que la première chose à faire, comme je l'ai dit dans mon exposé, c'est de donner une nouvelle définition du mot « ligne ferroviaire » et d'y inclure les voies d'évitement. C'est la solution.

M. Francis Valeriote: Et pourquoi cela?

M. David Marit: Parce que les compagnies ferroviaires peuvent, à leur discrétion, à titre de décision opérationnelle et sans préavis, éliminer une voie d'évitement. Elles peuvent le faire sans préavis en milieu rural, mais pas en milieu urbain. Nous estimons que les règles devraient être les mêmes dans toutes les régions.

M. Francis Valeriote: Y a-t-il quelqu'un d'autre qui aimerait donner son avis sur les mesures à prendre?

M. Richard Phillips: Oui. Avec l'amendement qu'il propose, les compagnies ferroviaires devraient donner un avis de trois ans et non de 60 jours. Cela donnerait aux municipalités et aux agriculteurs l'occasion de se rassembler, d'élaborer un plan d'affaires, de trouver du financement et de faire une offre pour acheter les voies d'évitement. Nous avons besoin de ce délai.

M. Francis Valeriote: Donc, vous ne laissez pas entendre que l'on devrait leur interdire de le faire?

M. David Marit: Non.

M. Francis Valeriote: Pourriez-vous me dire quelles sont les autres solutions auxquelles on pourrait avoir recours pour le transport des grains dans l'éventualité de la fermeture de ces sites? On a soutenu que la seule autre solution est le transport routier. Y a-t-il d'autres options?

M. David Marit: Je vais répondre brièvement: non. Dans notre province, le transport routier est le seul autre moyen de transport. Cette option fait perdre un avantage concurrentiel à beaucoup de nos producteurs.

M. Francis Valeriote: Et si vous en évaluiez les coûts... ou en avez-vous l'intention, si vous vous préparez à contester d'autres fermetures?

M. David Marit: Nous pourrions le faire; ces coûts sont très élevés. Il faut également en examiner les effets sur l'environnement.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé, monsieur Valeriote.

Monsieur Bellavance.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): D'après ce que je comprends des propos tenus plus tôt par M. Lemieux, le dossier est loin d'être réglé. Le CN a suspendu sa décision jusqu'à la fin de l'année seulement. Il reste que cette éventualité menace toujours les communautés et les producteurs. On parle en effet de 52 sites qui pourraient être fermés, ce qui n'est pas rien. Pour ma propre gouverne et probablement pour celle des gens qui vont lire les témoignages du Comité de l'agriculture, j'aimerais savoir exactement si, dans un passé récent, les gens du CN ont procédé de cette façon, c'est-à-dire en fermant des sites de façon pratiquement arbitraire.

J'aimerais savoir s'ils le font souvent, s'ils ferment plusieurs sites, si un plan a été élaboré par la compagnie pour vérifier tous ces sites afin de déterminer s'ils sont rentables, notamment, ou si ces gens ont été pris par surprise. Est-ce qu'à un moment donné, on décide de fermer trois sites, puis d'en fermer 52? Est-ce que, au contraire, une telle chose n'était pas arrivée depuis de nombreuses années, mais que tout à coup, ces gens ont annoncé qu'ils fermaient 52 sites? J'aimerais qu'on me dresse un bref historique de la situation, qu'on me dise comment ces gens s'y prennent pour choisir les sites et si la compagnie tient des consultations.

Je m'adresse à tout le monde.

• (1715)

[Traduction]

M. David Marit: Je vais essayer de répondre à votre question.

D'après les règles telles que nous les comprenons, les compagnies ferroviaires n'ont qu'à annoncer qu'elles vont fermer des sites et à donner un préavis de 60 jours. Il n'y a aucun moyen, selon nous, de changer cela. On peut déposer une plainte, mais nous ne savons même pas où cela mènerait, et c'est ce qui nous préoccupe. Tout ce que nous savons, c'est que les gens peuvent déposer une plainte auprès de l'OTC.

La raison d'être de ces fermetures, c'est probablement—et ce n'est que mon opinion personnelle—que ces sites sont un embarras pour les compagnies ferroviaires et peut-être pour d'autres industries. J'imagine que c'est une question de concurrence, que c'est un aspect compétitif de l'industrie, que quelqu'un tente d'éliminer.

[Français]

M. André Bellavance: Je vais poser de nouveau une de mes questions.

Est-ce que plusieurs sites ont été fermés dans un passé récent ou est-ce que ce n'était pas arrivé depuis longtemps, mais que tout à coup, ces gens ont annoncé qu'il fallait en fermer 52?

[Traduction]

M. David Marit: Je dois dire bien honnêtement que c'est la première fois que j'en entends parler.

[Français]

M. André Bellavance: Comme je le disais plus tôt, la fermeture de 52 sites est vraiment un coup dur pour les gens qui, depuis de nombreuses années, pouvaient aller à cet endroit, qui était sans doute situé à une distance raisonnable. Dorénavant, les coûts vont augmenter, seulement pour le transport. Je reviens à ce que disait Frank. En vertu de la loi, on doit demander la permission à Transports Canada, mais il n'est pas nécessaire de donner la moindre raison. Comme je l'ai dit, quand on veut fermer un site, les choses se font de façon arbitraire. J'aimerais savoir si Transports Canada demande de bonnes raisons avant de donner cette autorisation. Je ne le sais pas. On n'est pas vraiment au courant de ce que Transports Canada doit faire dans ces cas. L'idée qu'à la demande du CN, Transports Canada donne son autorisation de cette façon me semble assez étonnante.

[Traduction]

Le président: Y a-t-il quelqu'un qui aimerait faire une observation à ce sujet?

M. Richard Phillips: Je crois que je vais revenir un peu en arrière. Quand nous avons examiné les chiffres, nous avons constaté que beaucoup de ces sites n'avaient pas été utilisés depuis de nombreuses années. Les agriculteurs ne les utilisent pas, mais ils affirment que le délai est trop court. Ils disent que s'ils avaient su que la compagnie allait fermer le site, ils l'auraient peut-être utilisé davantage. Il faut parfois quelque chose pour nous réveiller, et je crois que c'est le cas ici. Nous nous sommes réveillés, et cette situation a vraiment retenu notre attention.

Je pense que les collectivités ont besoin de temps pour se pencher sur la question des voies d'évitement et décider si elles veulent se rassembler, les acheter et inciter les agriculteurs à y acheminer leur grain. Dans certains cas, les gens pourraient se dire que cela n'en vaut pas la peine, qu'il y a une autre village à proximité et peut-être une autre voie d'évitement pas très loin.

Donc, nous vous demandons du temps, mais si les compagnies ferroviaires suivent le processus, elles peuvent tout simplement abandonner ces sites.

[Français]

M. André Bellavance: Je vous suggérerais...

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Bellavance.

[Français]

M. André Bellavance: J'ai une simple suggestion à faire. Il pourrait être intéressant pour ces gens d'aller témoigner également au Comité des transports.

[Traduction]

Le président: Sur votre recommandation, nous pouvons certainement le faire ici — je veux dire le suggérer.

Monsieur Atamanenko, vous disposez de cinq minutes.

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Merci.

J'aimerais m'assurer de bien comprendre. Prenons une localité comme Blaine Lake, en Saskatchewan, où il y avait autrefois un silo élévateur. Lorsque j'aidais mon oncle, nous avions l'habitude de livrer des grains à cet endroit. Il n'y a plus de silo maintenant et Blaine Lake n'accepte pas de grains. Ce n'est pas un de ces sites, mais si les agriculteurs dans cette région le voulaient, est-ce que d'autres sites pourraient être ouverts? Je ne comprends pas exactement le processus. Serait-ce possible?

J'ai une autre question. Il y a 52 sites de fermer mais, selon ce document, seulement six d'entre eux ont été en fonction au cours de la dernière année. Le danger ici, c'est que si nous permettons cela, il serait possible de réactiver ces sites. C'est une possibilité. C'est pour cette raison que nous étudions cette question, à moins que je ne me trompe. Par ailleurs, est-il possible d'ouvrir d'autres sites? Physiquement, qu'est-ce qu'il faut? Faut-il simplement une voie ferrée secondaire en plus de la ligne principale?

Je vous prie de bien vouloir m'expliquer cela.

• (1720)

M. Richard Phillips: Une fois le processus terminé, nous prévoyons qu'ils vont simplement enlever tout l'acier et toutes les traverses et que ces installations seront mises hors service. Je ne crois pas que quelqu'un reviendra un jour pour reconstruire une voie de service. Ce qu'il en coûterait de faire cela et de négocier... Une fois les installations démantelées, elles le sont pour de bon. C'est pourquoi nous avons besoin de ce délai.

Vous savez, certaines de ces voies pourraient bien disparaître pour de bon, peu importe ce qui arrive. Elles ne sont peut-être pas nécessaires parce qu'il y a une autre solution à proximité. Nous avons besoin de ce délai, parce qu'une fois disparues, elles ne reviendront pas. Est-ce que quelqu'un va reconstruire des voies de service toutes neuves? Je ne crois pas qu'il y en aura beaucoup. C'est très, très coûteux. C'est pour cette raison que nous voulons simplement gagner du temps pour voir ce que nous pouvons faire avec celles-ci.

M. David Marit: Monsieur le président, j'aimerais ajouter une chose. Il faut bien comprendre ceci. En attribuant un wagon de producteurs, on attribue une voie de service. Il ne s'agit pas de la voie de service elle-même, mais de son attribution. Si on vous l'enlève, vous ne la récupérez jamais et il n'y aura plus de concurrence sur cette voie de service. C'est là tout notre plaidoyer: il faudrait un processus plus transparent pour retirer cette attribution.

M. Alex Atamanenko: J'ai une autre question concernant le CP. Le CP n'a pas été mentionné. Que se passe-t-il de ce côté?

M. David Marit: À notre connaissance, le CP n'a mis aucune voie de service ni aucun site d'attribution de wagons de producteurs sur la liste des sites à éliminer.

M. Alex Atamanenko: Le CN a donc fait cela en disant que c'est trop coûteux. Est-ce exact? Qu'est-ce qui lui en coûte?

M. David Marit: Le CN ou la compagnie de chemin de fer pourrait imputer des coûts à l'attribution d'un wagon de producteur seulement si cette voie de service n'était pas utilisée pour autre chose — si personne d'autre dans l'industrie ou aucune entreprise céréalière n'utilisait cette voie. Si une voie mesure un demi-mille ou un mille de long et qu'il y a un silo de terminal céréalier sur cette voie, alors le silo de terminal utilise cette voie.

L'attribution de cette portion de la voie de service à un site de chargement de wagons de producteurs n'entraîne aucun coût ni aucune taxe supplémentaires. Si personne d'autre n'utilise la voie et qu'un wagon de producteur est attribué, à la défense du CN, je dirais

que le coût serait la taxe sur la voie de service et l'entretien des dispositifs d'aiguillage.

M. Alex Atamanenko: Mais le transport des grains lui procure un revenu.

M. David Marit: C'est exact. Toutefois, la compagnie dira que la voie de service n'est pas utilisée à d'autres fins et qu'elle doit entretenir les dispositifs d'aiguillage et payer des taxes sur la voie.

M. Alex Atamanenko: Merci. Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Merci, monsieur Atamanenko.

Nous entendrons maintenant M. Hoback.

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Merci, messieurs, de comparaître devant nous. Je sais qu'on vous a donné un court préavis.

Lorsque nous avons été mis au courant de ceci, j'étais inquiet, c'est le moins que l'on puisse dire. Nous avons communiqué avec le ministre Ritz et Rob Merrifield, qui s'occupe du transport. Ils se sont immédiatement saisis du dossier en disant que cette question devait être examinée. Je suis heureux de voir que cet engagement nous a permis de gagner un peu de temps.

Monsieur Smolik, votre rapport porte uniquement sur le chargement des wagons de producteurs de grains, et sur aucun autre produit.

M. Jim Smolik: Oui.

M. Randy Hoback: David, vous avez mentionné brièvement que ces voies de service pouvaient être utilisées pour autre chose que les wagons de producteurs. Par exemple, à Tisdale, Northern Steel utilise également ce site pour le transport de l'acier. J'aimerais donc indiquer aux membres du comité que l'on ne parle pas ici de toute l'utilisation du site, mais seulement du transport des grains.

Je me suis souvent posé des questions sur les fluctuations qu'on observe dans l'utilisation des wagons de producteurs. Tout à coup, les choses vont bien et les gens s'en servent pendant deux ou trois ans, puis ils arrêtent. Pouvez-vous expliquer cela? Cette liste montre que certains sites sont très actifs tandis que d'autres ne le sont pas du tout. Y a-t-il des caractéristiques semblables? Y a-t-il des obstacles à l'heure actuelle que le comité devrait examiner et qui empêchent les agriculteurs d'utiliser ces sites de chargement?

Jim, j'aimerais vous entendre d'abord.

• (1725)

M. Jim Smolik: Merci, Randy.

Vous observerez des fluctuations dans les chargements de wagons de producteurs, qui sont en grande partie liées à la campagne agricole, à la condition des récoltes et à la demande du marché. À l'heure actuelle, un grand pourcentage des wagons de producteurs qui se dirigent vers les installations portuaires transportent des grains de la Commission canadienne du blé. Nous observons une expansion dans le secteur des légumineuses à grain et des pois. Ces produits sont en demande, ce qui permet d'utiliser les wagons de producteurs pour leur transport. Il est donc possible qu'il en coûte moins cher aux producteurs pour expédier leurs marchandises jusqu'au port. Les wagons de producteurs sont utilisés, plus ou moins, suivant les fluctuations naturelles qui se produisent en affaires.

Toutefois, comme je l'ai dit dans mon rapport, nous observons une expansion continue dans les wagons de producteurs. Les lignes ferroviaires sur courte distance utilisent aussi certaines de ces voies. Certaines sections sont en train d'être achetées par des compagnies — vous avez mentionné l'acier — et on y ajoute peut-être des grains, alors les agriculteurs prennent des arrangements avec eux également.

Vous pouvez attribuer des wagons à un producteur sur une ligne ferroviaire sur courte distance qui n'a rien à voir avec les grains, mais ils permettent que des wagons de grains empruntent ces rails également.

M. David Marit: Merci.

La seule chose dont je peux parler avec expérience, ayant exploité une ligne ferroviaire sur courte distance, c'est le niveau de service. Nous avons vu par le passé, en Saskatchewan, que si des lignes d'embranchement relevaient du CP ou du CN, peu importe quelle compagnie, et qu'un site de chargement de wagons de producteurs se trouvant sur une de ces lignes commandait des wagons, les compagnies ferroviaires de première classe diraient « nous n'allons pas vous les faire parvenir parce que c'est trop coûteux. Nous n'allons pas vous les faire parvenir à moins qu'il y ait 100 ou 50 wagons dans le convoi. »

Lorsque ce sont des lignes sur courte distance, nous pouvons le faire à moindre coût, avec 10, 5 ou 25 wagons. C'est le seul aspect qui, selon moi, pourrait expliquer une hausse subite ou une augmentation. Les lignes sur courte distance sont plus nombreuses en Saskatchewan et c'est pourquoi il y a plus de wagons de producteurs à cause du niveau de service. Nous pouvons les acheminer, et ce serait la seule chose.

Si le gouvernement fédéral pouvait régler la question du niveau de service, ce serait un énorme pas en avant pour les agriculteurs et les producteurs de grains de la Saskatchewan et de l'Ouest du Canada.

M. Randy Hoback: Encore une fois, le niveau de service est une question que le gouvernement a à coeur, et je crois comprendre que cette étude aura lieu bientôt.

Monsieur White, il y avait autrefois beaucoup de canola qui était transporté dans les wagons de producteurs. Pourquoi ce n'est plus le cas?

M. Rick White: Les wagons de producteurs servent très peu au transport de canola. J'imagine que nos producteurs sont plus ou moins satisfaits des services offerts sur les lignes principales et des méthodes traditionnelles, qui leur permettent de profiter des tarifs pour plusieurs wagons de marchandises, par exemple. Lorsque vous vous rendez à un site où il y a 50 ou 120 wagons, il y a d'importantes primes de camionnage qui sont attrayantes pour les producteurs de grains. Vous savez, un chargement de canola est très coûteux et lorsque vous utilisez un wagon de producteur, vous assumez seul les risques associés à ce wagon. Les risques ne sont pas répartis dans un convoi ou atténués par un ensemble d'éléments. Le wagon est autonome. Il y a donc des risques et lorsque le produit a autant de valeur que le canola, ces risques sont considérables.

Il y a probablement une autre raison. C'est qu'il est difficile de trouver un acheteur pour votre canola à l'autre bout de la ligne. Si vous voulez utiliser un wagon de producteur pour expédier du canola sur la côte ouest, par exemple, il doit y avoir quelqu'un là-bas pour en prendre possession. À moins que vous n'ayez pris vous-même de tels arrangements... C'est parfois difficile pour les agriculteurs de faire cela. Cet aspect paralyse en quelque sorte les producteurs de canola plus particulièrement, et cela explique peut-être pourquoi ils n'utilisent pas les wagons de producteurs.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Hoback.

Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Merci, monsieur le président.

Randy, vous devez reconnaître que c'est là la raison pour laquelle vous avez besoin de la Commission canadienne du blé — pour pouvoir continuer à expédier des wagons de producteurs. Que les sites aient été utilisés ou non, cette question touche les droits des producteurs. Comment concilier cela avec les compagnies de chemin de fer? Dans cette ville, elles ont tous les pouvoirs. C'est ce que je disais à André, tout à l'heure, à la blague, mais c'est vrai. Le ministère des Transports pourrait très bien s'appeler le ministère des Compagnies de chemin de fer, parce que ce sont elles qui ont tous les pouvoirs.

Voulez-vous parler de lobbying? Lorsque nous étions en train de nous préparer pour la séance d'aujourd'hui... Les représentants du CN se sont réunis 33 fois avec des porte-parole du gouvernement, y compris le président de l'OTC, depuis janvier, et avec le ministre Baird et le ministre Merrifield séparément le 31 août. Ils ont donc fait leur travail, et je félicite M. Merrifield de les avoir convoqués. Mais s'ils décident de fermer les sites quand même, avons-nous le pouvoir de leur ordonner de maintenir les attributions de wagons de producteurs — de voies de service, comme vous le dites, David? Si le gouvernement ne peut pas faire cela, alors nous devons changer les lois pour lui donner ce pouvoir.

Quelqu'un peut répondre à cela?

• (1730)

M. Richard Phillips: Le gouvernement peut prendre des mesures, monsieur Easter, mais c'est loin d'être fait. L'OTC a bel et bien le pouvoir d'intervenir si tout semble montrer qu'on tente de réduire la demande pour une ligne. Si on essaie de démanteler des voies de service pour faire perdre toute utilité à la ligne, alors en théorie l'OTC pourrait intervenir. Or, nous avons rencontré ses représentants récemment et leur avons posé la question. Ils ont répondu qu'il serait extrêmement improbable qu'ils interviennent.

L'hon. Wayne Easter: Nous avons évidemment un problème ici et je crois qu'il faudrait présenter quelques recommandations, monsieur le président, pour ce qui est du processus, pour que quelqu'un ait le pouvoir de dire que ceci n'est pas autorisé. Je crois que nous avons un peu de temps pour le faire.

Il y a une autre chose, qui n'est pas directement liée à la première. Richard, dans votre exposé, vous avez mentionné que si le toit coule et que la pluie s'infiltre dans le wagon, ou si le grain s'échappe par le fond, c'est vous qui assumez entièrement la perte?

M. Richard Phillips: Oui. Si j'essaie de faire une réclamation auprès des compagnies de chemin de fer...

L'hon. Wayne Easter: Les compagnies de chemin de fer sont payées pour fournir des wagons qui sont bien entretenus. Grâce à l'examen des coûts que le gouvernement tarde à lancer, grâce aux données publiées pour la Commission canadienne du blé, nous savons que les compagnies de chemin de fer arnaquent les agriculteurs depuis des années avec ces coûts, et qu'elles imposent des tarifs qu'elles ne méritent évidemment pas.

Êtes-vous en train de me dire que les compagnies de chemin de fer n'ont pas à payer pour la perte de vos grains si le wagon n'est pas bien entretenu?

M. Richard Phillips: Oui, la compagnie vous dira que vous n'auriez pas dû charger le wagon s'il n'était pas en bon état. Ce sera là sa défense.

L'hon. Wayne Easter: Elle n'est pas responsable du wagon. C'est presque un acte criminel. Monsieur le président, nous devrions nous pencher sur cette question également.

La dernière question que j'aimerais poser s'adresse à la Commission canadienne des grains.

Où prend fin votre pouvoir dans ce dossier, Jim? Vous localisez les wagons, dans une certaine mesure?

M. Jim Smolik: Lorsqu'un producteur commande un wagon de producteur, nous lui attribuons ce wagon. Par exemple, s'il s'agit d'un envoi de grains de la Commission canadienne du blé, il doit communiquer avec nous ou s'adresser à son administrateur qui commandera le wagon à la Commission canadienne des grains. Nous attribuons le wagon au producteur, et non à la compagnie de chemin de fer ni à la Commission canadienne du blé.

L'hon. Wayne Easter: C'est ce que je croyais, mais je n'en étais pas certain.

Je vous remercie.

Le président: Madame Bonsant, vous n'avez pas de question?

Monsieur Hoback, vous avez cinq minutes.

M. Randy Hoback: Vous avez parlé des 1 200 \$ qu'on économise sur les grains commercialisés par la Commission. Est-ce possible que les agriculteurs recourent à ce mode de transport pour les grains contrôlés par la commission parce qu'ils peuvent réaliser des économies avec ces derniers, alors que ça leur serait impossible avec les grains non régis par la Commission? Je tenais seulement à souligner ce point, monsieur Easter.

S'il y avait moyen, pour la commission, d'examiner comment on procède aux attributions aux silos-élévateurs, comment on paie pour l'entreposage et tous ces autres petits frais qu'on refille aux agriculteurs, peut-être assisterions-nous à une baisse de ce coût, et peut-être que les choses changeraient. Il y a un aspect que j'ai trouvé fort intéressant dans toute cette question des chemins de fer secondaires. J'ai deux lignes ferroviaires sur courte distance dans ma circonscription, dont une, par exemple, qui se rend à Choiceland en passant par Nipawin. Cette ligne auparavant sans wagons est passée, l'an dernier, à 400 ou 500 wagons d'avoine. Monsieur Phillips a souligné, je le sais, qu'il est parfois nécessaire de menacer d'éliminer une voie ferrée pour que tout le monde se réveille et dise qu'on l'utilisera, et c'est exactement ce qui s'est produit dans ce cas-ci.

Je peux donc comprendre pourquoi vous dites qu'il faut du temps, et qu'on doit respecter le processus. C'est une considération à retenir.

L'autre sujet dont nous devons discuter, selon moi, c'est le niveau de service, que vous avez mentionné. J'ai été dans cette situation où j'ai chargé des camions un samedi soir. J'avais cinq camions sur la route jusqu'à North Battleford. À 20 h 30, j'ai reçu un appel m'avisant que les camions étaient presque rendus à destination, à deux heures de distance, mais que le train ne s'était pas pointé. Ce niveau de service me coûte une forte somme d'argent chaque fois qu'un tel scénario se produit. Malheureusement, cela semble arriver bien trop souvent, et encore une fois, qui en fait les frais? L'agriculteur. Je sais que M. Easter a parlé d'un wagon qui fuyait, et tout le reste. Encore une fois, qui paie pour cela? L'agriculteur. On dirait que chaque fois qu'on se retourne, c'est l'agriculteur ou la compagnie céréalière qui règle la facture, mais ce ne sont jamais les chemins de fer, qui sont pourtant responsables de leurs actes.

Il y a eu un cas impliquant un transformateur de légumineuses alimentaires dans ma circonscription, et c'était la même chose: le type a chargé un wagon, et le CN lui a demandé de choisir l'itinéraire vers le Mexique. On ne lui a pas dit: voilà votre wagon; confiez-le au CN qui s'organisera avec la logistique de transport. Il devait déterminer l'itinéraire pour eux, sans quoi il serait pénalisé. Je pense donc que lorsqu'il est question de transport ferroviaire et de produits agricoles, beaucoup d'exemples prouvent sans l'ombre d'un doute qu'on doit examiner la situation. Vous trouverez ici une oreille attentive.

• (1735)

Le président: Avez-vous des remarques finales à faire, messieurs?

Monsieur Marit.

M. David Marit: Merci, monsieur le président.

J'ai beaucoup parlé cet après-midi. Veuillez me pardonner. Je pense que vous pouvez dire que la question de nos chemins de fer et de leur conservation nous tient profondément à coeur, ainsi que la question du maintien du trafic où il devrait être, c'est-à-dire sur les chemins de fer et pas sur les routes.

Nous voudrions laisser cela ainsi... En tant qu'exploitant de ligne courte, j'estime qu'il y a des mesures que le gouvernement fédéral pourrait, et devrait prendre pour appuyer le transport ferroviaire, afin de venir en aide aux producteurs, pas seulement en ce qui touche les wagons de producteurs, mais aussi l'industrie céréalière. Comme les témoins l'ont dit tout à l'heure, nous croyons fermement qu'on devrait effectuer un examen complet des dépenses. Le dernier a été réalisé en 1992. Il est grand temps qu'on s'y mette.

Le gouvernement fédéral devrait selon moi étudier certaines questions dans le but d'aider à la croissance des courtes lignes, pas seulement dans l'Ouest canadien mais aussi, comme je l'ai entendu à la FCM, dans toutes les régions du pays. Au Québec et en Ontario, cela devient une réalité. Les collectivités, les individus et les groupes doivent avoir des moyens d'acquérir ces chemins de fer et pouvoir obtenir des fonds. Il y a également ce problème qu'on appelle les droits de succession, et qui va de pair avec ces chemins de fer dont on doit s'occuper au niveau fédéral. Par ailleurs, quelqu'un doit examiner très sérieusement les conséquences pour l'environnement et l'empreinte environnementale qu'on laisse lorsqu'on abandonne les chemins de fer et qu'on achemine plutôt les produits sur les routes. Personne n'a examiné sérieusement cette question. Lorsqu'on commence à recourir à trois camions doubles de type B sur la route au lieu d'utiliser un wagon, l'impact environnemental qu'on crée est énorme pour ce pays. Quelqu'un doit tenir compte de cette empreinte environnementale.

Le président: Nous accueillerons n'importe quand et avec plaisir toute suggestion que les témoins voudraient adresser au comité ou au gouvernement quant à ce que nous pourrions faire pour aider nos producteurs.

Je voudrais vous poser une simple question, à des fins d'éclaircissement. Nous avons parlé de wagons dont le contenu se répand et du fait que dans le cas d'un wagon qui irait de Tisdale à Vancouver et qui se retrouverait vide, ou peu s'en faut, en arrivant à destination, c'est le producteur qui se verrait obligé d'en assumer l'entière responsabilité. Or, s'il s'agit de wagons de producteurs et que ceux-ci en sont propriétaires, il me semble, à première vue, qu'il y a lieu de se demander pourquoi ils n'en seraient pas responsables. Pourriez-vous me l'expliquer? La réponse est probablement toute simple.

M. Jim Hallick (vice-président, Association des municipalités rurales de la Saskatchewan): Les producteurs ne possèdent pas les wagons; ils appartiennent aux compagnies de chemins de fer.

Le président: Ainsi, l'expression « wagons de producteurs » est quelque peu trompeuse.

M. Jim Hallick: C'est un terme utilisé lorsqu'on charge nous-mêmes les wagons, mais ceux-ci appartiennent aux sociétés ferroviaires.

Le président: Très bien. Merci.

Monsieur Smolik.

M. Jim Smolik: Je tiens à remercier le comité de m'accorder cette occasion de comparaître aujourd'hui.

Pour répondre aux remarques de M. Bellavance, je pense qu'il serait important que vous proposiez à des représentants de Transports Canada de témoigner ici pour traiter de certaines des questions qu'il a soulevées. Il s'agit selon moi de questions valables, mais actuellement, elles ne sont pas de notre ressort.

Encore une fois, pour m'assurer que tout le monde comprenne bien, je souligne que l'utilisation de wagons de producteurs est en hausse. Comme M. Hoback l'a dit clairement, ils représentent un élément important de sa région également. Nous constatons cette évolution. C'est pourquoi je pense qu'il est très important que ce comité continue à chercher des façons de garder ces voies d'évitement ouvertes pour les producteurs.

À la Commission canadienne des grains, nous ferons notre possible au chapitre du placement de wagons et de l'attribution de ces wagons aux producteurs, mais nous n'avons aucun pouvoir au-delà de ces activités; je tenais à l'établir clairement.

• (1740)

Le président: D'accord; merci.

Avant de conclure, M. Shipley souhaiterait poser une question.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Je pense que j'aimerais simplement avoir des instructions. Nous avons eu une bonne discussion, si l'on considère le fait que tout cela est arrivé très rapidement. L'intervention de M. Merrifield nous a permis d'avoir un peu de temps.

Très franchement, nous aurions besoin que vous nous fournissiez des indications écrites. Je sais que vous n'avez pas eu le temps de nous soumettre un mémoire, mais si nous pouvions avoir certaines demandes ou recommandations que vous auriez pu mettre par écrit si vous en aviez eu le temps — car cette situation est survenue très rapidement —, je pense que ce serait très utile. Nous pourrions ainsi disposer de cette information sous cette forme.

Si le ministre Merrifield était ouvert à nous accorder cette période de temps, j'accueillerais volontiers cette décision. Soixante jours ou, avec ce processus, 90 jours, ce n'est pas très long, comparé à trois ans advenant une modification du règlement.

Je m'en tiendrai là, monsieur le président. Je pense que c'est à cela que vous faisiez allusion. Il serait très bénéfique que notre comité, ainsi que le ministre, fournisse toute l'aide possible avec un préavis aussi court.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Shipley.

Monsieur White.

M. Rick White: Je voudrais seulement terminer en vous remerciant, encore une fois, de nous avoir permis de comparaître devant vous aujourd'hui.

Pour conclure, à titre de bref rappel, nous vous sommes très reconnaissants de l'examen du service ferroviaire qu'on mène actuellement. C'est très important pour les agriculteurs. Nous sommes impatients de voir les conclusions et les recommandations du groupe d'experts qui sera nommé sous peu, et qui se penchera au cours de l'hiver sur des questions liées au service ferroviaire. Nous espérons également qu'il en ressortira un rapport au printemps.

En tant que producteurs, nous surveillons la situation de très près, et nous espérons que ce comité nous aidera à garder un oeil là-dessus également. C'est une chose que de présenter des recommandations, mais une fois qu'elles sont formulées, il faut les mettre en oeuvre avant qu'elles puissent profiter à qui que ce soit. Nous aurons besoin d'aide lorsque viendra le moment de les appliquer concrètement, et nous tentons de garder ce service ferroviaire à la hauteur dans l'intérêt de nos producteurs.

Merci pour le moment.

Le président: Monsieur Hallick.

M. Jim Hallick: Au nom de la SARM, j'aimerais vous remercier de nous avoir permis de comparaître ici aujourd'hui. Il est certain que si nous pouvons nous rendre utiles en vous fournissant des suggestions, nous le ferons.

Merci beaucoup.

Le président: Merci également à vous tous; nous vous savons gré de votre venue. Nous avons entendu beaucoup de choses aujourd'hui, mais je crois que nous entendrons parler encore bien davantage de cette question au cours des mois à venir, espérons-le.

La séance est levée; nous reviendrons le 29 septembre.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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