



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 058 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 22 novembre 2012

—
Président

M. Merv Tweed

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 22 novembre 2012

•(0850)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue à la réunion n° 58 du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

L'ordre du jour est le suivant: conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le comité mène une étude concernant la chaîne agricole et agroalimentaire — grains et oléagineux.

Le comité accueille aujourd'hui deux témoins, à savoir M. Gordon Bacon, président-directeur général, Pulse Canada, et Mark Hemmes, président, Quorum Corporation. Bienvenue.

Je sais que, pour l'un d'entre vous, il s'agit d'une première présence ici, et le comité lui en est reconnaissant.

Nous allons commencer par M. Hemmes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Mark Hemmes (président, Quorum Corporation): Je vous remercie, monsieur le président, et je souhaite le bonjour aux membres du comité permanent. Je tiens à les remercier de m'avoir invité à me présenter devant eux aujourd'hui.

Je vais aborder deux sujets. Tout d'abord, je me pencherai sur le rendement actuel du système de manutention et de transport du grain — ou, comme nous l'appelons, le SMTG —, puis je vous parlerai, de façon générale, des mesures de rendement du système, de l'importance qu'elles revêtent pour le gouvernement et l'industrie et de la manière dont ces deux instances les utilisent.

Avant de commencer mon exposé proprement dit, j'aimerais me présenter et vous parler de notre entreprise et du rôle qu'elle joue au sein de l'industrie du grain et du transport. Je m'appelle Mark Hemmes, et je suis président de Quorum Corporation, l'une des filiales indépendantes du groupe d'entreprises Quorum, dont je suis également l'un des fondateurs. J'ai travaillé plus de 35 ans dans le secteur du transport et de la logistique, y compris 23 ans pour le Canadien National, où j'ai occupé des postes de cadre supérieur au sein des services du marketing et de l'exploitation.

Je vis et travaille à Edmonton, en Alberta, où Quorum est établie. Depuis 2001, Quorum joue le rôle de surveillance du SMTG au titre d'un marché passé avec Agriculture et Agroalimentaire Canada et Transports Canada. Quorum a été constituée en tant qu'organisme de surveillance indépendant du SMTG des Prairies. À ce titre, elle rend des comptes au gouvernement et, par extension, à l'industrie, en ce qui a trait aux changements qui surviennent au chapitre de l'efficacité, de la fiabilité, de la structure et du fonctionnement du système de manutention et de transport du grain, et aux répercussions de ces changements sur les producteurs.

Tout d'abord, en ce qui concerne le rendement du SMTG, je vous dirai que nous surveillons ce système depuis 11 ans et demi, et que nous avons constaté qu'un profond changement s'est produit au cours de cette période, comme l'attestent les quelque 240 mesures que nous administrons.

Voici quelques-uns des indicateurs importants du changement dont je vous parle.

La proportion des grains céréaliers que nous commercialisons sous l'autorité de la Commission canadienne du blé est passée de 68 p. 100 à moins de 56 p. 100, ce qui s'inscrit dans une tendance de diversification au profit de cultures comme celles du canola et des pois.

La durée de la période durant laquelle le grain demeure au sein du système est l'une des principales mesures du rendement que nous utilisons dans le cadre du programme de surveillance. Cette durée est passée d'un sommet de 80 jours — il y a 10 ans environ — à un peu plus de 47 jours. Le nombre de silos est passé de 1 200 environ à un peu plus de 350, et la taille des chargements — et la capacité de charger des trains d'au moins 100 wagons — ont aussi augmenté de manière spectaculaire. Au cours de la même période, les taux de roulement des silos-élévateurs ont connu une croissance notable — le taux annuel moyen est passé à 6,3 fois, alors qu'il a déjà été aussi bas que 3,7 fois.

L'un des principaux éléments qui présentent un intérêt particulier pour le programme et les expéditeurs de grains est le rendement des chemins de fer. Pour suivre l'évolution de ce rendement dans le cadre du programme, nous mesurons deux choses, à savoir la durée totale du cycle et le temps de transport en charge. Ces deux mesures permettent d'évaluer l'efficacité avec laquelle les sociétés de chemin de fer utilisent leurs parcs de trains. Par exemple, la durée du cycle d'utilisation des wagons, qui était de plus de 21 jours il y a 10 ans, est descendue à moins de 14 jours.

Un élément important de la mesure du rendement du SMTG est le temps de transport en charge, qui est passé d'un sommet de plus de huit jours à moins de six jours — une amélioration de 25 p. 100. Cet accroissement de la productivité permet aux sociétés de chemin de fer de réduire leurs coûts d'immobilisations — vu qu'un nombre moindre d'actifs est nécessaire pour transporter un même volume de grain — ou d'accroître leurs recettes — vu qu'ils peuvent transporter davantage de grain avec un parc d'une taille fixe. Les expéditeurs en profitent dans la mesure où les sociétés de chemin de fer devraient être en mesure, avec un parc de taille fixe, de rendre disponibles un plus grand nombre de wagons à des fins de chargement.

Cela dit, pour les expéditeurs de grain, la constance ou la fiabilité du service est un élément qu'il est encore plus important de mesurer. Le ratio que nous utilisons pour évaluer cela s'est également amélioré — il est passé de 0,55 à 0,41 —, mais il doit être replacé dans le contexte approprié, car d'un point de vue pratique, cela signifie que les délais de transport, dont la moyenne est de six jours, varient de façon considérable. Au moment d'effectuer sa planification, un expéditeur doit tenir compte de cette variation — même si son temps de transport moyen est de six jours, il doit être prêt à composer avec une variation de trois à dix jours, sans compter les périodes de perturbation extraordinaires, où le temps de transport peut être plus long. Ce type de variabilité rend très difficile la planification logistique pour l'ensemble des intervenants du secteur des grains.

Il convient également de souligner que ce sont les expéditeurs et, en fin de compte, les producteurs, qui doivent assumer les coûts liés à l'inconstance du service.

Dans l'ensemble, on peut affirmer sans risquer de se tromper que le rendement du SMTG des Prairies s'est amélioré de façon notable au cours des 12 dernières années. Cela dit, il y a des périodes où le rendement d'une partie ou d'une autre de la chaîne d'approvisionnement régresse, et de tels épisodes peuvent se prolonger pendant longtemps, ce qui se traduit par des coûts supplémentaires pour le système et ternit la réputation du Canada en matière de commerce.

Un changement réel exige du temps. Bien qu'un certain nombre d'éléments mesurés se sont améliorés au cours des quatre ou cinq derniers trimestres, les intervenants ont toujours quelques sujets de préoccupation, par exemple le temps-navire et les redevances de stationnement au port, la constance du service ferroviaire et — élément que nous ne mesurons pas actuellement — la disponibilité des wagons au pays.

• (0855)

Je vais maintenant vous dire quelques mots à propos de l'année de récolte en cours et du rendement qui a été observé depuis que le guichet unique n'existe plus. Bien que nous ne disposions pas encore de la majeure partie des données de base que nous utilisons dans le cadre du programme de surveillance, nous pouvons surveiller quelques indicateurs. Le plus important tient à ce que cette année, à ce jour, les trois principaux ports de l'Ouest du pays ont connu une croissance de leurs volumes totaux — à savoir une croissance d'environ 5 p. 100 à Vancouver, 16 p. 100 à Prince Rupert et plus ou moins 20 p. 100 à Thunder Bay. En outre, deux sociétés céréalières nous ont indiqué que la présente année de récolte leur avait permis d'accroître le chargement des trains-blocs jusqu'à un peu plus de 80 p. 100, soit une augmentation de 10 p. 100 par rapport à l'année dernière.

J'aimerais dire rapidement quelques mots à propos de Churchill. On estime que, en 2012, quelque 430 000 tonnes métriques de grain ont été expédiées depuis ce port. Il s'agit d'un total de 19 p. 100 inférieur à celui de la moyenne quinquennale, qui se chiffre à 500 000 tonnes par an environ. Cela s'explique en partie par le fait que le début de la saison d'expédition a été plus lent que d'habitude, vu que l'industrie a dû s'adapter aux nouveaux plans et aux nouvelles solutions de rechange en matière de logistique. Cette année, ce retard a nui à Churchill. Cela cause d'autant plus de tort que la saison d'expédition est déjà très courte. Pour Churchill, l'un des éléments positifs de cette année tient à la diversification des expéditeurs — en effet, quatre expéditeurs ont utilisé cette année les installations pour expédier leur blé, leur blé dur, leur orge et leur canola.

Pour ce qui est du rendement du système cette année, il est trop tôt pour affirmer, en fonction des 15 dernières semaines, que la tendance est à l'amélioration continue ou que les améliorations que nous avons observées découlent directement de la suppression du guichet unique. Des conditions de récolte exceptionnellement bonnes et un automne doux ont contribué à ces améliorations. Si l'on ajoute à cela une situation commerciale exceptionnelle, les prix élevés des céréales et la sécheresse aux États-Unis, on obtient quelques éléments qui permettent de comprendre pourquoi cette année pourrait constituer un point de comparaison trompeur pour les années à venir. Néanmoins, il s'agit d'un bon départ.

Je vais maintenant me pencher brièvement sur les programmes de mesures en général. Tout d'abord, je tiens à mentionner que Quorum est consciente de l'importance du rôle qui lui a été confié il y a 11 ans et demi, à savoir celui de fournir des données et des renseignements pertinents au gouvernement et à l'industrie. Nous estimons que cela est crucial pour assurer l'amélioration et la compétitivité continues de l'industrie. À ce moment-ci, cela ressemblera probablement à un cliché, mais je dois dire que la chaîne d'approvisionnement des céréales du Canada est à l'apogée d'une période de changement. Il n'y a jamais eu autant d'initiatives, d'événements et de défis au cours d'une même période qu'il y en a actuellement — mentionnons l'examen des services de transport ferroviaire et les modifications réglementaires qui en découleront sous peu, la suppression du guichet unique par suite de modifications de la Loi sur les grains du Canada, le regroupement de l'industrie et l'arrivée de nouvelles entités sur le marché.

En outre, il y a 10 ans, le PSG n'effectuait que quelques mesures de base à l'intention d'un groupe restreint de personnes du gouvernement, alors qu'il fournit à présent un recueil de faits et de statistiques historiques utilisé à grande échelle par toute la gamme des intervenants, des producteurs et des associations de producteurs aux entreprises céréalières en passant par les chemins de fer, les universitaires, les institutions bancaires et les exportateurs. Pour ces intervenants de la chaîne d'approvisionnement, ces mesures sont des points de référence qui leur permettent de comprendre la position qu'ils occupent par rapport à leurs concurrents. Quant aux intervenants qui se trouvent en périphérie de la chaîne d'approvisionnement, ils consultent généralement ces mesures pour comprendre le rendement et la position concurrentielle de la chaîne d'approvisionnement canadienne et de ses divers éléments constitutifs.

Au cours des 11 dernières années, nous avons également constaté que, à mesure que l'industrie est devenue graduellement un milieu plus commercial, la demande de données sur le rendement de la chaîne d'approvisionnement des céréales provenant du gouvernement et de l'industrie n'a pas fléchi, et a même augmenté, dans certains cas. Pour que les intervenants de l'industrie puissent devenir plus concurrentiels sur le marché mondial, il faut absolument qu'ils comprennent entièrement la position qu'ils occupent sur ce marché. À cette fin, le meilleur moyen consiste, pour ces intervenants, à posséder la capacité d'accéder facilement à des données et à des statistiques concernant les marchés au sein desquels ils évoluent et le rendement relatif de leur chaîne d'approvisionnement.

Par exemple, aux États-Unis, où plusieurs organismes gouvernementaux — le département de l'Agriculture et les organismes qui en relèvent, par exemple la GIPSA, le Surface Transportation Board et la Federal Railroad Administration, pour n'en nommer que quelques-uns — soutiennent et exécutent une kyrielle de programmes de données et de statistiques, on offre des services statistiques exceptionnels et à jour et fournissant des données historiques détaillées. Ces services, accessibles par Internet, portent sur tous les sujets, des volumes commerciaux aux prix des céréales en passant par le rendement des sociétés de chemin de fer et des lignes maritimes, les tarifs et les coûts d'expédition des marchandises, les taux d'utilisation par pays et les taux d'utilisation des terminaux. Tous les intervenants de l'industrie utilisent ces statistiques de manière à mieux comprendre la position qu'ils occupent sur le marché par rapport à celle de leurs concurrents.

Les renseignements de ce genre fournissent un avantage concurrentiel essentiel aux entreprises faisant affaire sur les marchés mondiaux, et peuvent rendre l'ensemble du SMTG plus efficace.

Dans le cadre de nos activités, nous avons eu la chance de passer beaucoup de temps avec un sous-groupe important de la communauté des intervenants. Ce que nous ont dit ces personnes, c'est qu'elles souhaitaient vivement que les résultats des mesures effectuées dans le cadre du PSG soient divulgués plus fréquemment et de manière plus opportune. En outre, les expéditeurs nous ont parlé de certains éléments préoccupants que nous ne mesurons pas en ce moment. L'un de ces principaux éléments est l'accès aux données relatives à la capacité d'une voie ferrée. L'approvisionnement en wagons, l'un des éléments que nous ne mesurons pas actuellement, continue de semer la consternation.

● (0900)

Monsieur le président, je conclurai mes observations préliminaires là-dessus. Je suis heureux et honoré d'avoir eu l'occasion de vous présenter cet exposé. et j'ai hâte de répondre aux questions que les membres me poseront.

Le président: Merci.

Monsieur Bacon, je vous souhaite la bienvenue.

M. Gordon Bacon (président-directeur général, Pulse Canada): Merci, monsieur le président.

Bonjour à vous, et bonjour aux membres du comité. J'ai demandé au greffier de vous distribuer un diagramme auquel je me reporterai brièvement durant mon exposé.

Il existe un certain nombre de moyens de mesurer la réussite dans le secteur des légumineuses, mais pour toute entreprise, le bénéfice net est le critère déterminant. La rentabilité est la mesure au moyen de laquelle chaque entreprise peut évaluer sa réussite.

De façon globale, la chaîne d'approvisionnement des grandes cultures comporte trois éléments, à savoir la production, le transport et l'utilisation. Au moyen d'un modèle fondé sur ces trois éléments, j'aimerais mettre en lumière les mesures que nous pouvons prendre pour rendre plus rentable la chaîne d'approvisionnement ovocole du Canada. Durant mon exposé, j'examinerai le rôle que doit jouer, selon Pulse Canada, le gouvernement fédéral au moment de s'attaquer aux problèmes et de créer des occasions d'améliorer la compétitivité et la rentabilité de l'agriculture canadienne.

L'amélioration continue est un thème déterminant pour les chaînes d'approvisionnement axées sur la production, le transport et l'utilisation. Ce que l'on fait en ce moment ne sera pas suffisant dans l'avenir si nous voulons demeurer concurrentiels. Même dans les domaines où nous nous considérons comme des chefs de file, le

défi consiste à mettre le doigt sur ce que nous pouvons faire pour être encore plus efficaces.

Si vous jetez un coup d'œil à la deuxième diapo de la première page du document qui vous a été fourni, vous constaterez qu'il est question, dans le bas du diagramme, de l'efficacité d'une exploitation agricole. Cette efficacité a trait au rendement, plus précisément à la maîtrise de la variabilité du rendement et à l'optimisation des économies relatives aux intrants, y compris la machinerie. Comme les maladies et les organismes nuisibles s'adaptent continuellement, la génétique et l'accent mis sur l'amélioration génétique des cultures et des intrants doivent continuellement prendre une ampleur accrue. Nous voulons que l'agriculture canadienne offre des produits de plus en plus sûrs et que nos pratiques de production s'améliorent constamment.

Quant au gouvernement fédéral, il doit énoncer une vision en ce qui concerne le rôle de partenaire qu'il doit jouer au chapitre de l'investissement dans l'amélioration des cultures. La recherche est un investissement à long terme, et même s'il est possible d'allouer du financement de manière quinquennale, il faut élaborer une vision pour les 20 prochaines années.

Sur le plan de la réglementation, le gouvernement fédéral doit cerner les mesures supplémentaires qui doivent être prises pour faire en sorte que les Canadiens aient un accès continu à la nouvelle technologie. Je pourrais fournir l'exemple de l'ARLA et du rôle qu'elle a joué au moment d'enregistrer les nouveaux produits de protection des cultures et de collaborer avec les autres organismes de réglementation du monde pour veiller à ce que les produits pouvant être utilisés au Canada aboutissent à des récoltes qui seront admises sur les autres marchés.

À notre avis, l'ARLA a des problèmes de ressourcement qui doivent être réglés. Les changements positifs découlant de la participation du Canada à des examens conjoints à l'échelle mondiale, les modifications des politiques touchant l'enregistrement des produits chimiques génériques et la collaboration de l'ARLA et de l'EPA dans le cadre du Conseil de coopération en matière de réglementation sont de très bonnes choses, mais elles ont créé des demandes auxquelles l'ARLA doit répondre si elle veut demeurer en mesure de faire ce que nous lui demandons à présent, à savoir de devenir un élément constitutif d'un régime moderne d'enregistrement des produits chimiques.

Passons à la troisième diapo.

L'élément « transport » du modèle, que nous avons désigné sous l'appellation de « distribution efficace », signifiera quelque chose de différent pour chaque personne. Une société de chemin de fer disposera de mesures relatives aux tonnes-mille brutes, à l'heure de traitement des wagons aux fins de manœuvre et à la vitesse des wagons. Une administration portuaire examinera des éléments comme l'utilisation de la capacité de déchargement d'un terminal, le temps passé à l'extérieur d'une voiture et le nombre moyen de jours passés au poste de mouillage. Le rapport sur la surveillance des grains dont Mark est l'auteur mentionne des mesures comme la durée du cycle des wagons et le temps de transport. Pour un expéditeur, les mesures les plus importantes concernent le traitement des commandes des wagons, le rendement au chapitre du repérage des wagons, la variabilité du délai de transport et la capacité globale de réaction.

En d'autres termes, quelle proportion des wagons commandés par un expéditeur a été attribuée par la société de chemin de fer? Quelle proportion des wagons attribués par la société de chemin de fer a été fournie par cette dernière? À quel moment la société a-t-elle fourni ces wagons? L'a-t-elle fait au moment prévu? Après que le produit lui a été fourni par l'expéditeur, l'a-t-elle transporté à destination à l'intérieur d'un délai prévisible? Durant tous ces échanges, est-ce que la société de chemin de fer a communiqué avec les expéditeurs pour s'assurer que tout changement survenu serait comptabilisé tout au long de la chaîne d'approvisionnement?

Toutes ces mesures sont importantes et fournissent une indication relative à l'efficacité aux intervenants qui les examinent. Chaque intervenant s'attend à ce que ses activités soient exécutées de la manière la plus efficace possible, mais comme nous le savons, pour veiller à ce que, dans l'ensemble du système, les produits soient placés sur les bons bâtiments, au bon moment et sans retard, nous ne pouvons pas examiner chaque activité indépendamment des autres.

Après tout, à l'autre extrémité de la chaîne d'approvisionnement, il y a un client qui ne se soucie que d'une seule chose, à savoir que le produit qu'il a commandé à des Canadiens lui parvienne à temps, au moment prévu. Si les exportateurs canadiens font cela régulièrement, de façon fiable, dans des délais raisonnables et moyennant un coût raisonnable, ils seront concurrentiels sur le marché mondial

• (0905)

Le gouvernement s'est engagé à déposer un projet de loi qui devrait permettre en grande partie d'atteindre cet objectif. Le transport ferroviaire jouant un rôle crucial au pays, l'établissement d'accords sur les niveaux de service est essentiel pour garantir que les attentes des clients et les engagements des sociétés ferroviaires sont définis, qu'on est d'accord sur ceux-ci et qu'ils sont respectés. Cela permettra en retour d'accroître le degré de prévisibilité de nos promesses de vente.

Les accords sur le niveau de service ne sont cependant qu'un seul des outils qui existent. Dans tout le système, les intervenants de la chaîne d'approvisionnement doivent être constamment attentifs aux possibilités d'amélioration. L'accroissement de la prévisibilité et la solidité des engagements pris par les sociétés ferroviaires envers leur clientèle permettront une meilleure communication avec les partenaires en aval de la chaîne d'approvisionnement, et nous devons favoriser une collaboration accrue dans l'ensemble de cette chaîne d'approvisionnement. Tous les intervenants doivent adopter l'idée que nous devons pousser la collaboration un cran plus loin.

Pulse Canada croit que le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer, et nous avons été heureux d'entendre le ministre Ritz annoncer mardi dernier que le Groupe de travail sur la logistique entourant les cultures allait être doté d'un nouveau mandat concernant l'amélioration du rendement de la chaîne d'approvisionnement dans le secteur céréalier, mandat axé sur l'innovation, le renforcement des capacités du secteur et l'amélioration de la collaboration entre les intervenants. Chose peut-être la plus importante, la mesure du rendement doit être une priorité. C'est essentiel pour le secteur, et il s'agit d'un rôle clé pour le gouvernement du Canada au moment où nous envisageons l'avenir caractérisé par un contexte législatif plus important et une plus grande insistance sur l'amélioration continue de la part de tous. Nous devons nous assurer de mesurer les bonnes choses et que cette mesure nous apprend vraiment quelque chose au sujet de la compétitivité globale des entreprises canadiennes du secteur de l'exportation.

Pulse Canada s'est engagé à collaborer avec le gouvernement fédéral et avec l'ensemble des intervenants dans le but de s'assurer que les bons outils sont en place. Nous nous sommes engagés à nous assurer que le secteur est capable d'utiliser les outils et dispose des moyens nécessaires pour poursuivre la recherche constante de possibilités d'amélioration. Nous nous sommes engagés à veiller à ce que les systèmes de mesure soient plus intégrés qu'avant, qu'ils produisent des rapports plus fréquents et que ces rapports portent sur les indicateurs qui comptent le plus. Augmenter la longueur des trains et du nombre de tonnes-mille brutes ne sert à rien si les expéditeurs n'obtiennent pas les wagons promis, et il ne sert à rien de décharger des quantités records de marchandises dans les ports si la capacité des navires à l'ancre est dépassée. Ce qui est sûr, c'est que, si nous ne remplissons pas les commandes des clients à temps, tous les efforts et les mesures ne serviront à rien.

Que ce soit clair: l'idée de « transport » suppose que nous allons quelque part. Nous savons que de nouvelles solutions sont proposées, et nous nous attendons à ce que certaines de ces solutions viennent du gouvernement fédéral. Nous savons que divers groupes recueillent toute une gamme de mesures, mais nous n'avons tout simplement pas encore atteint la destination.

Il s'agit d'un processus continu, et non de quelque chose de ponctuel. Il faut que nous recueillions constamment des faits et des données concernant le rendement. Nous devons rassembler les bonnes personnes et leur demander d'analyser les données et de chercher constamment des possibilités d'amélioration, comme nous l'avons fait dans le cadre de l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises. Nous devons mettre les solutions à l'essai, et nous devons nous assurer que les bonnes mesures soient en place afin de nous permettre de déterminer si les solutions donnent lieu à des améliorations. Au bout du compte, tout ce que nous faisons doit apporter une amélioration mesurable au système.

La dernière chose à dire sur cette diapo concerne l'accès aux marchés. Le gouvernement joue le rôle le plus important en concluant des accords commerciaux et en travaillant à la recherche de solutions bilatérales et multilatérales aux nombreux obstacles aux échanges.

Monsieur le président, comme je suis presque à court de temps, je vais simplement conclure en disant rapidement quelque chose sur la dernière diapo, celle de l'« utilisation ». Le secteur canadien des légumineuses est fier d'être le plus important producteur et exportateur de légumineuses du monde. Le défi que nous devons relever consiste à nous doter d'une stratégie qui garantira que nous puissions continuer d'occuper cette position enviable. En plus de cultiver des produits dont les caractéristiques correspondent aux besoins des agriculteurs, nous devons répondre aux désirs des consommateurs. Les consommateurs de partout dans le monde veulent des aliments sains, nutritifs et, comme ils veulent de plus en plus souvent le savoir, produits de façon durable.

Monsieur le président, il y a des exemples clairs touchant les domaines dans lesquels le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de chef de file, et il y a aussi des exemples clairs de possibilités de partenariat du gouvernement avec le secteur dans le cadre d'un programme comme Cultivons l'avenir 2. C'est dans le contexte de programmes comme Cultivons l'avenir 2 que nous espérons appliquer notre plan stratégique et notre plan de travail, collaborer avec le gouvernement et contribuer ainsi à l'amélioration du secteur.

Je vais conclure là-dessus, monsieur le président.

• (0910)

Le président: Merci.

Monsieur Allen.

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Merci, monsieur le président. Merci à vous deux d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Hemmes, vous avez abordé le thème de la mesure, et je pense que M. Bacon l'a repris. Comment pouvons-nous vérifier si ce que nous faisons est adéquat? Si on ne prend pas de mesures, on ne peut pas vraiment savoir. Cela devient des données anecdotiques, et on peut en faire une très bonne histoire, mais cela ne vaut pas nécessairement grand-chose au bout du compte lorsqu'on essaie d'accomplir quelque chose.

Évidemment, l'une des choses dont nous entendons constamment parler — je pense que M. Bacon en a parlé dans une certaine mesure —, ce sont les wagons. Vous avez dit que ce n'est pas quelque chose que nous mesurons pour l'instant. Cela ne fait pas partie du mandat qu'on vous a donné. Est-ce quelque chose que nous devrions faire?

M. Mark Hemmes: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Nous mesurons le rendement des sociétés ferroviaires à partir de leur efficacité sur le plan des wagons déplacés, des wagons qui arrivent à destination et de la constance du service, mais nous ne mesurons pas le nombre de wagons fournis. On parle souvent du fait de remplir la commande. Je pense que nous croyons que nous devrions déterminer le nombre de wagons commandés par les clients, le nombre de commandes annulées par les clients, le nombre de wagons promis par les sociétés ferroviaires et ensuite le rendement de ces sociétés pour ce qui est de fournir ces wagons, c'est-à-dire le nombre de wagons et la fiabilité de leurs promesses de fournir des wagons. Est-ce qu'elles fournissent les wagons le jour où elles ont dit qu'elles le feraient, par exemple? Je pense que c'est cela que nous devrions mesurer.

M. Malcolm Allen: Monsieur Bacon, voulez-vous ajouter quelque chose au sujet des wagons? On ne vous accorde clairement pas beaucoup de temps, alors permettez-moi de vous donner l'occasion de parler de la chose pendant deux ou trois minutes de plus. Il est extrêmement important que le comité puisse comprendre le problème, et il est clair que votre organisation a maintenant un plan stratégique concernant le cours que vous aimeriez que les choses prennent. Vous aimeriez peut-être nous donner quelques explications.

Je vous céderai une partie de mon temps avec plaisir. Qu'en pensez-vous?

M. Gordon Bacon: Eh bien, je suis d'accord avec Mark en ce qui concerne un indicateur clé que nous pourrions ajouter. Comme je le disais, une fois que les wagons sont remplis et prêts à partir, nous devons poursuivre la surveillance, comme nous le faisons en ce moment, en examinant le temps de transport par les divers corridors.

Notre chaîne d'approvisionnement, surtout celle des légumineuses et des cultures particulières, est très complexe. Le transport se fait par bateau et par conteneur, et la marchandise passe par des installations de transbordement dans les ports. Lorsqu'il y a des problèmes — et j'aime bien faire une comparaison avec la circulation aérienne. C'est comme un voyage avec plusieurs escales. Lorsqu'il y a un problème au début du voyage, cela a des répercussions par la suite. Nous voulons mesurer tous les éléments ensemble. J'examine les chargements de conteneurs sur les navires. Nous voulons examiner les annulations de réservation de conteneur de façon constante.

Le thème clé, c'est que l'accent ne devrait pas être mis sur un seul élément. Il est clair que les sociétés ferroviaires jouent un rôle important, vu qu'elles assurent un transport jusqu'au port. Toutefois,

nous ne voulons pas examiner un seul élément. Il s'agit d'examiner l'ensemble de ces éléments intégrés. Je pense que c'est le défi à relever.

La question que le comité pose concerne le rôle du gouvernement fédéral. Pour nous, le gouvernement fédéral peut jouer un rôle très important en surveillant le rendement du système de façon à ce que nous puissions continuer de nous concentrer sur les améliorations à apporter.

M. Malcolm Allen: Je comprends. Au bout du compte, c'est un système complet. On part du point A pour arriver au point B, peu importe où se trouve l'utilisateur final. Cela se passe en partie à l'intérieur du pays, mais beaucoup à l'extérieur aussi. Comme vous le laissez entendre, certains moyens de transport ne peuvent servir à transporter les marchandises que jusqu'à un certain point, que ce soit les camions, les trains ou l'expédition par conteneur.

Cela me rappelle ce que Toyota a fait dans les années 1950, lorsque M. Toyota est venu en Amérique du Nord. Il n'est pas allé à l'usine de Ford de Dearborn; il est allé à l'épicerie. Il a été témoin du fait que, lorsque quelqu'un prend une boîte de soupe Campbell sur l'étagère, il y en a une autre qui apparaît, et c'est ce qui est devenu le « juste à temps ». C'est ainsi qu'il a mis au point l'idée de « juste à temps ». Il ne l'a pas trouvée chez Ford dans les années 1950; il l'a trouvée dans une épicerie aux États-Unis.

Il y a certains éléments du fonctionnement de la chaîne de valeur que nous pouvons examiner, et d'autres chaînes au sein desquelles on est en mesure de transporter des choses et d'obtenir le débit de circulation. Au fond, c'est ce qui compte, ainsi que la façon d'y arriver, et c'est une question d'interconnectivité, et c'est compliqué; ce n'est pas simple. Nous devons tous participer. Je vous remercie de nous avoir transmis l'idée que nous avons un rôle à jouer en tant que décideurs, non pas dans l'action, mais plutôt dans la mesure et dans le fait de montrer aux intervenants comment améliorer les choses en procédant différemment.

Envisagez-vous, l'un ou l'autre, parce que je n'ai probablement plus beaucoup de temps... est-ce que mon temps est écoulé, monsieur le président?

• (0915)

Le président: Oui, mais vous pouvez poser votre question.

M. Malcolm Allen: Envisagez-vous l'un ou l'autre des obstacles immédiats ou éventuels à notre recherche d'un moyen d'en arriver à ce débit? Ce n'est pas encore tout à fait une réalité.

M. Mark Hemmes: Je ne sais pas si nous avons suffisamment de temps pour commencer à parler de cela.

Des voix: Oh, oh!

M. Malcolm Allen: Je pense que le président vient de dire que mon temps est écoulé, monsieur Hemmes. Lancez une idée. Nous n'avons pas besoin de l'analyse en tant que telle. Vous pourrez simplement nous la faire parvenir.

M. Mark Hemmes: En ce moment, nous passons par des sommets et des creux, des périodes de bon rendement et de mauvais rendement. L'une des vraies épreuves, lorsque l'hiver arrive, par exemple, dans le secteur céréalier, c'est lorsqu'il commence à neiger, si les trains sont arrêtés et qu'il y a des déraillements. Au printemps, il y a des glissements de terrain et toutes sortes de problèmes pour les chemins de fer. Sur la côte Ouest, il y a les vents; il y a la pluie qui ralentit le chargement et retarde les navires.

La chose que nous ne pouvons pas toujours mesurer, surveiller ni comprendre, c'est l'incidence de tous ces éléments externes sur notre chaîne d'approvisionnement. Comment s'y préparer, et quel est le bon niveau de préparation? Je pense que l'un des plus importants défis que nous devons relever, c'est celui de doter le système d'une capacité d'urgence suffisante pour assurer un rétablissement rapide après les événements de ce genre. Dans le passé, c'est ce qui nous a coûté le plus. Lorsqu'un domino tombe, comme Gordon le disait, tout s'écroule, et il peut ensuite falloir des mois avant que les choses se remettent en place. À mon avis, c'est l'un de nos points faibles. Nous sommes devenus vraiment bons dans ce que nous faisons, parce que nous ne sommes pas le fournisseur à faible coût; nous sommes le fournisseur de qualité dans le domaine.

Je pense que cela résume la situation en général, et ensuite on peut s'attaquer à l'autre...

Le président: Merci.

Je trouve intéressant que vous ayez parlé du climat et de la façon dont les choses changent. Je voyage beaucoup pendant l'hiver, et je sais qu'on finit presque par s'attendre à ce qu'il y ait des retards. Il n'y a pas qu'une seule cause. C'est souvent le temps, les bagages ou les retards. Je conçois que cela rend les choses très difficiles.

Monsieur Lemieux.

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier Gordon et Mark d'être ici. J'aimerais vous remercier d'avoir vraiment axé vos observations sur la chaîne d'approvisionnement. J'ai trouvé que vous avez présenté de très bons exposés. Vous nous avez parlé pendant les 10 minutes des différents aspects de la chaîne d'approvisionnement, et c'est précisément là-dessus que nous nous penchons. Merci beaucoup.

Je voulais poser une question au sujet de la contamination des produits, puisque, dans la chaîne d'approvisionnement, plusieurs des processus dont vous parliez sont communs à tous les produits. Si on prend par exemple les camions, les wagons, les élévateurs et les sauterelles, ce sont toutes des choses avec lesquelles on transporte des produits différents. Je sais qu'on se préoccupe par exemple de la contamination des produits biologiques par les produits qui ne le sont pas. Ensuite, il y a évidemment aussi les produits modifiés génétiquement, lesquels sont séparés des produits qui ne sont pas biologiques.

Je me demandais si vous pouviez me parler de la façon dont cela fonctionne ou expliquer au comité comment les choses peuvent passer par le système et qu'il y ait, disons, un faible risque de contamination croisée. Ensuite, quel est selon vous le coût pour le système des mécanismes en question? Vaut-il la peine de le payer, et est-ce que c'est à ce chapitre que l'innovation pourrait être utile? Il y a beaucoup de questions dans ce que je viens de dire.

• (0920)

M. Gordon Bacon: Oui, c'est un domaine très vaste. Je vais peut-être m'en tenir à un seul domaine, encore une fois celui où je pense que le gouvernement peut jouer un rôle important.

En ce moment, l'assemblée semestrielle du Conseil des grains du Canada est en cours, pas très loin d'ici. Ensuite, jeudi après-midi et vendredi, ce sera la table ronde du secteur céréalier. Une politique de faible teneur et la position du Canada pour le pays et aussi une position de chef de file sur le marché international sont essentielles dans ce contexte.

La solution doit passer par la possibilité pour nous de jouer un rôle important dans l'établissement de taux raisonnables et tolérables pour

l'ensemble des produits en question. Je vais parler précisément de la politique de faible teneur. Il est tout simplement impossible de garantir la pureté absolue. Nous devons trouver... en tenant compte de la salubrité et de la protection de l'environnement dans toutes nos priorités. Je travaille dans le secteur alimentaire, et je peux vous dire que cela fait partie des priorités. Nous devons toutefois reconnaître que, pour ce qui est de la réglementation gouvernementale, la plupart de nos problèmes d'accès au marché ne sont pas liés à la santé ou à la salubrité; ils sont attribuables à des écarts sur le plan de la réglementation, lorsqu'un organisme de réglementation, disons l'Union européenne, n'a pas procédé à l'approbation réglementaire d'un produit ayant déjà été approuvé au Canada ou aux États-Unis.

Comme nous ne pouvons pas garantir qu'il n'y a jamais de contamination croisée, ce que nous faisons, c'est que nous déployons beaucoup d'efforts pour nous assurer que la réglementation est à jour...

M. Pierre Lemieux: Excusez-moi, ce que vous dites est très intéressant, mais permettez-moi de vous interrompre pour vous poser une question complémentaire.

Je pense que vous avez raison. Il est presque impossible de garantir l'absence totale de contamination en tout temps. Comment la chose est-elle abordée en ce moment? Est-ce que c'est très subjectif, c'est-à-dire que lorsqu'une personne voit un peu de contamination croisée, elle peut décider de ne pas s'en préoccuper cette fois-ci, mais s'en soucier peut-être une autre fois, ou encore un autre pays peut s'en préoccuper, et c'est ce qui apporte de l'incertitude dans la chaîne d'approvisionnement, le fait qu'il y ait différentes réponses en fonction du jugement d'un organisme de réglementation ou d'un inspecteur, de divers facteurs qui ne sont pas nécessairement écrits noir sur blanc?

M. Gordon Bacon: Peut-être que Mark pourrait dire quelque chose. Pour ce qui est des entreprises, la réputation, la continuité des activités et la responsabilité en cas de problème sont des choses si importantes qu'on déploie beaucoup d'efforts pour s'assurer qu'il n'y ait pas de contamination. C'est dans l'intérêt de tous dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Malgré la diligence raisonnable et toutes les précautions qui sont prises, il y a eu des cas où des particules des produits avec lesquels l'équipement avait été utilisé avant... Comme les instruments permettent maintenant de mesurer des traces de quelques parties par milliard, et si, en l'absence d'une réglementation établissant un niveau acceptable, c'est la tolérance zéro, nous pouvons presque être sûrs qu'il va y avoir un résidu quelconque, ce qui, encore une fois, ne soulève pas de préoccupation du point de vue de la santé ni de la salubrité; il s'agit d'une lacune réglementaire.

Je ne sais pas si vous voulez dire quelque chose, Mark.

M. Mark Hemmes: Les détails concernant la faible teneur et toutes ces choses ne sont pas ma spécialité, mais c'est quelque chose que nous avons étudié et que nous avons surveillé.

Je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce que Gordon a dit, mais je dirais que l'accent doit être mis sur le début de la chaîne d'approvisionnement, comme c'est le cas à l'heure actuelle. Toutefois, comme Gordon le disait, parfois, il y a dans un wagon des particules provenant par exemple des produits transportés avant, et il finit par y avoir un peu d'OGM dans le produit. Je pense que c'est probablement ce qui s'est passé dans le cas du lin. On ne peut pas savoir. Le contaminant entre dans le système.

Je pense que c'est la politique de tolérance zéro qui rend la chose pratiquement impossible.

M. Pierre Lemieux: Oui, c'est effectivement intolérable.

Comme je le dis, je peux nommer plusieurs endroits dans la chaîne d'approvisionnement où on utilise des conteneurs de transport commun. Par exemple, un camion qui sert à déplacer le produit de la ferme au premier silo-élévateur sera utilisé de nouveau le lendemain à une différente exploitation agricole pour transporter un produit différent, alors il faut procéder à une purge complète. La totalité des éléments a-t-elle été purgée, ou restait-il un petit quelque chose dans le coin ou coincé dans la sauterelle? Puis, on répète tout le processus à un silo-élévateur, lorsqu'on utilise une sauterelle pour charger les cellules. Ensuite, procède-t-on à une purge complète de la cellule avant de la remplir d'autres choses? Qu'advient-il si la purge n'a pas été complète?

Alors voilà des points d'entrée. Je suis certain que l'industrie en est très consciente et, certes, il est intéressant de connaître votre point de vue sur la question de la faible teneur.

J'ai participé à une réunion avec un certain nombre de... Eh bien, je rencontre souvent des groupes agricoles et des organisations agricoles, et il y avait un secteur qui craignait fortement que l'adoption d'une politique sur la faible teneur ait pour effet de fermer les yeux sur un certain degré de contamination. J'aimerais connaître vos commentaires à ce sujet. J'ignore si vous comprenez ce que ces gens essaient de dire. Ils disent que, si la faible teneur devient une politique et qu'elle correspond à la façon de faire, alors, dans un sens, cela permet un certain degré de contamination croisée. Il n'y a pas nécessairement de mécanismes redditionnels pour transmettre la rétroaction à l'émetteur, comme à la ferme. Il pourrait y avoir un silo-élévateur particulier qui l'informe du degré de contamination croisée, car ce serait désormais toléré.

Je ne partageais pas leur avis, mais j'aimerais connaître vos idées sur cette question.

• (0925)

Le président: Le plus rapidement possible, s'il vous plaît.

M. Gordon Bacon: La sécurité est la priorité. Nous parlons de degrés de tolérance réalistes. Même lorsqu'on parle des aliments sans gluten, il y a des degrés de tolérance, car on ne peut jamais assurer une élimination totale.

Je ne parlerais pas de fermer les yeux sur le phénomène. Il s'agit de s'assurer que les marges correspondent à des normes de sécurité tout en respectant et en comprenant le fait qu'on ne peut jamais éliminer toute trace. La seule façon de s'en assurer, c'est de tout simplement éviter le produit.

Je crois que la sécurité est une priorité, mais il doit y avoir des degrés raisonnables qui respectent ces normes de sécurité.

M. Pierre Lemieux: Oui, selon les données scientifiques.

Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Valeriote.

M. Frank Valeriote (Guelph, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, Mark.

Gordon, vous êtes pratiquement membre du comité, membre honoraire, à tout le moins.

J'ai trois questions, une pour Mark et deux pour Gordon.

Tout le monde a exprimé des préoccupations au sujet de l'examen des services de transport ferroviaire et de l'absence de mesures connexes. Nous avons entendu parler des wagons endommagés qui

sont utilisés et de leurs effets nuisibles pour les producteurs et les agriculteurs. Nous sommes au courant du retard de ces wagons, et c'est un problème qui nous préoccupe tous.

Pourtant, on entend toujours dire que le gouvernement est sur le point de prendre des mesures. Nous ignorons de quoi il s'agit. C'est un peu comme le jeu du chat et de la souris. Peut-être que Pierre connaît l'échéance et n'est pas libre de nous en parler encore, mais il faut faire quelque chose.

Pourriez-vous nous parler de vos attentes, une fois que j'aurai posé mes deux prochaines questions?

C'est la première question pour vous: quelles sont vos attentes, que vous attendez-vous à voir dans le projet de loi qui est censé être présenté?

La deuxième question touche la valeur ajoutée. Il y a quelques semaines — en fait, c'était peut-être la semaine dernière —, je lisais dans le *Peace Country Sun* un article d'Alina Konevski au sujet du canola dans l'Ouest, des nouvelles semences et des nouveaux broyeurs en cours de construction. J'ai commencé à penser à la véritable valeur ajoutée qu'on trouve dans l'industrie céréalière. Nous avons entendu cela lorsque nous avons éliminé la Commission du blé; nous avons entendu dire que cela allait donner l'occasion à toutes ces nouvelles entreprises de se lancer et d'entreprendre une production à laquelle elles n'avaient autrefois pas accès. Par exemple, Alliance Grain Traders a déclaré qu'elle allait mettre en place une usine de pâtes alimentaires, et, tout à coup, ce projet est parti en fumée. Qu'est-ce qui se produit dans ce secteur?

Troisièmement, Gordon, à la page 2, dans la catégorie de l'utilisation, il est question de l'établissement de prix concurrentiels et de diverses sources de recettes. Une chose qui est absente, c'est le fait d'être payé, de véritablement être payé.

Je crois comprendre, à la lumière des modifications proposées dans le projet de loi C-45, que le cautionnement ne sera plus obligatoire et que les gens pourront se tourner vers un tiers de l'industrie pour s'assurer qu'ils sont payés. À mes yeux, le fait d'être payé et de disposer d'un cautionnement sont une nécessité.

Pouvez-vous clarifier cet aspect? Les gens seront-ils obligés d'obtenir un cautionnement pour véritablement être payés ou auront-ils des options pour profiter de l'assurance d'un tiers? J'ai peur que, si on leur donne cette option, très bientôt, des gens viendront à nous pour nous dire: « On ne nous paie pas. » J'aimerais que vous clarifiiez cette question.

Mark, pourriez-vous parler en premier de la question du transport ferroviaire?

M. Mark Hemmes: Dans le cadre de notre fonction de surveillance du grain, nous nous efforçons de rester neutres. Je vais tenter de vous présenter un point de vue équilibré.

Essentiellement, je me ferai l'écho de ce que j'ai entendu de la part de nombreux intervenants. Premièrement, dans l'optique des transporteurs ferroviaires, on ne s'attend pas à un quelconque type de réglementation. Du point de vue des expéditeurs, je vais vous transmettre une formule qu'ils répètent constamment au sujet du juste équilibre entre la responsabilisation des transporteurs ferroviaires et celle des expéditeurs. À l'heure actuelle, les transporteurs ferroviaires ont le droit de percevoir toutes sortes de pénalités et de redevances de stationnement, tandis que les expéditeurs n'ont aucun droit. En cas de non-exécution du contrat par le transporteur ferroviaire, il n'y a rien.

Les pénalités doivent être propres à certains cas. Elles ne peuvent pas être unilatérales. Dans le cadre des recommandations pour les ententes sur les niveaux de service, il y a un fondement solide pour que les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires concluent des ententes particulières, adaptées à chaque cas et ayant force exécutoire. Je crois que c'est ce qu'aimeraient les expéditeurs, et je crois que c'est raisonnable.

Vous avez fait un commentaire sur les wagons endommagés. Pour rendre à César ce qui appartient à César, il y a 10 ans, c'était un problème énorme. Je dirais que, au cours des deux ou trois dernières années, le problème a beaucoup diminué, parce que les chemins de fer ont beaucoup investi pour réparer des choses comme les barrières, les panneaux et tout cela. Alors nous n'avons pas vu ce genre de dommage.

Je sais qu'un silo-élévateur en particulier a déclaré avoir dépensé 50 000 \$ par année pour acheter du ruban à conduits et de la colle pour réparer des barrières et des panneaux et tout ça. Ce n'est plus le cas.

• (0930)

M. Gordon Bacon: En ce qui concerne les attentes relatives à l'examen des services de transport ferroviaire, l'industrie des légumineuses faisait partie de la coalition des expéditeurs ferroviaires. Je crois qu'il y a réellement eu un degré de collaboration sans précédent entre les secteurs de l'automobile, des engrais, des produits chimiques et forestiers et de l'agriculture pour parvenir à une entente globale. Il y a eu un degré d'unanimité sans précédent pour régler ces préoccupations communes.

Cette coalition d'expéditeurs ferroviaires est même allée jusqu'à présenter des suggestions particulières concernant le libellé de la loi. Nos attentes ont été assez bien expliquées dans le mémoire de la coalition des expéditeurs ferroviaires. Vous pourriez passer beaucoup de temps à le parcourir.

En ce qui concerne la valeur ajoutée, il y a des marchés alimentaires dynamiques et immenses à l'échelle internationale. Bien des entreprises ont annoncé des plans et, parfois, elles vont de l'avant dans les délais fixés et, parfois, elles sont retardées. Une chose que je ferais valoir — parce que je n'interviens pas à l'échelon de l'entreprise, alors je n'ai pas ce genre de renseignements privilégié —, c'est l'histoire du degré de connaissance nécessaire pour faire un investissement éclairé.

Une chose que j'aimerais citer, c'est le travail de mouture que nous effectuons à l'Institut international du Canada pour les grains, de concert avec l'industrie des légumineuses. Ce travail présente un intérêt énorme pour les entreprises d'alimentation. J'ai le privilège de visiter des entreprises d'alimentation en Chine, aux États-Unis, en Europe et au Moyen-Orient. Si vous vous apprêtez à investir dans une entreprise de transformation ou à intégrer les légumineuses dans une gamme d'aliments, vous devez comprendre de nombreux concepts liés à la science alimentaire. Dans l'industrie des légumineuses, nous essayons vraiment de délaissier la vente d'un produit en fonction de sa couleur, de sa taille et de sa forme pour passer à la vente d'un ingrédient fondée sur des caractéristiques fonctionnelles.

Lorsque des entreprises me demandent conseil, j'admets que je ne crois pas que nous ayons tous les renseignements nécessaires pour comprendre où se situent les nouveaux débouchés. Oui, beaucoup de nos investissements vont dans les usines de fractionnement, et la demande est énorme. Mais je crois qu'il y a aussi des débouchés en mouture, qui est une technologie de transformation à moindre coût. Des entreprises alimentaires ont dit qu'elles savent qu'elles peuvent

utiliser un produit fractionné, dont le prix est assez élevé relativement à ce qu'il pourrait être si elles pouvaient utiliser de la farine.

Beaucoup de travaux représentent, selon moi, une étape préalable à une véritable compréhension du type d'investissement que devrait consentir notre industrie, parce qu'on cherche la rentabilité.

En ce qui concerne le cautionnement, Pulse Canada a adressé des commentaires aux groupes de producteurs et à l'industrie. Lorsque j'ai parlé au comité la dernière fois, je représentais l'Association canadienne des cultures spéciales.

Selon mon interprétation des modifications, les entreprises céréalières seraient tenues de se procurer une assurance pour garantir que les agriculteurs soient payés. Il s'agit d'un programme obligatoire. On passe tout simplement du cautionnement à l'assurance. C'est mon interprétation des propositions de la commission des grains.

Le président: Monsieur Richards.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à vous deux d'être ici avec nous ce matin.

Je vais commencer par vous, monsieur Bacon. En plus de votre rôle de PDG à Pulse Canada, je crois comprendre que vous avez aussi coprésidé le groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes. C'est un organisme qu'a établi notre gouvernement l'an dernier pour permettre à l'industrie agricole de donner son point de vue concernant la logistique de la chaîne d'approvisionnement. De toute évidence, cela se rattachait à l'examen des services de transport ferroviaire et, de toute évidence, à notre introduction du libre-choix en matière de commercialisation à l'intention de nos cultivateurs de blé et d'orge.

Je me demande si vous pourriez seulement m'en dire un peu plus au sujet du groupe de travail et de sa contribution — ou de sa contribution passée — à la mise au point d'une logistique plus solide se rattachant à la chaîne d'approvisionnement céréalier.

• (0935)

M. Gordon Bacon: Il y a deux volets à cette question. La première tâche du groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes — et j'ai eu l'honneur d'en assurer la coprésidence durant son premier mandat — consistait à s'attacher à des questions comme les wagons de producteurs et la transition d'un système fondé sur la Commission canadienne du blé à un système de libre-marché. Nous avons un sous-comité qui s'est penché sur cette question.

Nous avons un sous-comité chargé d'examiner les ententes sur les niveaux de service et de rassembler tout le secteur agricole. C'était presque en préparation aux discussions animées que Jim Dinning a coordonnées. Je crois que cela aussi a été très fructueux.

Le troisième secteur d'intérêt consistait à jeter un regard initial sur les mesures du rendement. C'est à ce moment-là que nous avons commencé à observer les ports dont nous nous occupions, ce qu'ils mesuraient, ce que faisaient les chemins de fer et certains expéditeurs. C'est vraiment à ce moment-là que nous avons tout simplement relevé un manque d'intégration à l'échelle... Les méthodes de collecte des statistiques différaient, et c'était en partie un processus d'apprentissage en vue de rassembler tous les intervenants.

Je crois que c'était l'objet du premier mandat du groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes. Je crois que ce qu'a annoncé le ministre... Et j'ai seulement eu l'occasion d'avoir une brève discussion avec la nouvelle sous-ministre, Suzanne Vinet... On m'a demandé d'assurer de nouveau la coprésidence, et j'ai acquiescé avec plaisir. Nous avons parlé très brièvement de cela hier soir.

Le rôle vise vraiment à réaliser des économies et à optimiser les coûts dans notre système de transport. C'est une question de compétitivité. C'est une occasion de collaboration pour tous ces intervenants, qui doivent travailler à améliorer l'efficacité. Je tiens à souligner qu'il s'agit de gains d'efficacité touchant non pas un seul maillon de la chaîne, mais vraiment tous les maillons, de l'agriculteur jusqu'au consommateur.

Je veux seulement vous raconter une histoire qui met vraiment cet aspect en lumière. Elle se déroule en Colombie. Il y a là un marché du blé important. Le marché des légumineuses est important.

Je vous transmets les propos d'un importateur, alors vous pouvez faire valoir que son point de vue particulier était partial, mais j'y suis allé de nombreuses reprises, et le commentaire est très courant. Nos concurrents, au moment d'acheminer un produit vers la Colombie, proviennent du golfe, qui est beaucoup plus près, et on peut recourir à de beaucoup plus petits navires. La difficulté pour les Canadiens, même lorsque nous avons un avantage commercial temporaire avec la Colombie en vertu de l'accord commercial entre le Canada et la Colombie, tient à la sécurité de notre approvisionnement. Si vous êtes un importateur, l'essentiel, c'est que le navire arrive quand vous le voulez.

Pour revenir à votre question au sujet du groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes, c'est vraiment le critère qui sera adopté: avons-nous fourni le produit au consommateur lorsqu'il s'y attendait et l'avons-nous fait de façon rentable?

M. Blake Richards: Merci.

J'imagine qu'il serait juste de dire que vous êtes d'avis que le groupe de travail présente certainement un intérêt, que vous êtes heureux de le voir se transformer et que, selon vous, il présentera un certain intérêt pour les agriculteurs.

M. Gordon Bacon: Oui, parce que le système n'est jamais parfait. Nous ne pouvons jamais nous asseoir sur nos lauriers. Alors, oui, c'est avec passion que j'arrive là et que je dis: « Alors, qu'allons-nous faire maintenant pour améliorer le système? » Il doit présenter un intérêt pour les agriculteurs.

Comme l'a dit Mark, notre système de production n'est pas le moins coûteux. Nous n'avons pas le système de transport le moins coûteux au monde. Nous devons continuer à nous attacher à réaliser des économies supplémentaires. Je ne crois pas que quelqu'un ait déjà dit publiquement: « C'est assez bon ». Cette attitude ne permet pas vraiment de prospérer dans le monde des affaires.

M. Blake Richards: D'accord.

Pour passer à un secteur différent, je crois que, la semaine dernière, M. Ritz a annoncé un financement supplémentaire d'un peu plus de 800 000 \$ pour la recherche en santé et la commercialisation internationale dans l'industrie des légumineuses.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus au sujet des efforts en cours dans l'industrie à ce chapitre, surtout sur la relation, selon vous, entre la recherche en santé, la commercialisation fructueuse et une industrie forte?

M. Gordon Bacon: Oui, et je vais me reporter à la diapositive.

Bien sûr, c'est aussi avec beaucoup d'enthousiasme que j'aborde les possibilités de régler des problèmes sur le plan de la santé et de l'alimentation dans l'industrie des légumineuses. Que nous parlions des collectivités canadiennes ou de l'ensemble du monde, le diabète et les maladies cardiovasculaires représentent deux coûts de santé parmi les plus élevés au Canada. Ce sont deux des quatre maladies non transmissibles prioritaires pour les Nations Unies.

Le financement pour la recherche annoncé, qui est dépensé à l'Université de Toronto, à l'Université de Guelph, au Centre Richardson au Manitoba et à l'IICG, vise en fait à approfondir nos connaissances. Nous sommes effectivement en train de réclamer des allégations santé pour les lentilles au chapitre de la glycémie — il s'agirait de la première allégation santé concernant le contrôle glycémique qui se rattache à un produit alimentaire en Amérique du Nord — et aussi pour les fèves dans le cas de la prévention des maladies cardiovasculaires. Nous voulons élargir cela pour toucher d'autres légumineuses.

Je crois que nous essayons aussi de déterminer, dans le cadre de ces travaux de recherche, les composés particuliers dans les cultures de légumineuses qui sont à l'origine de cet effet protecteur sur le plan cardiovasculaire. Cela revient directement au tout début du discours sur la sélection des plantes... Avons-nous maintenant défini quelque chose qui présente un intérêt, qui est important, pour les consommateurs, pas seulement les agriculteurs, mais les consommateurs aussi? Voilà toute la chaîne de valeur: comprendre ce qui présente un intérêt pour le consommateur, puis signaler ces choses aux responsables des activités de sélection de plantes.

Je crois que c'est un exemple où je dirais que, oui, voilà le rôle que peut jouer le gouvernement. Il doit favoriser la recherche novatrice, puis déterminer quels aspects de cette recherche peuvent redescendre la chaîne d'approvisionnement jusqu'à la production.

● (0940)

Le président: Merci.

Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Merci beaucoup, messieurs, d'être venus.

Je suis heureux que vous ayez abordé l'aspect de la santé, Blake. Cela a déclenché une question, alors je vous remercie.

M. Blake Richards: Heureux de vous servir.

M. Alex Atamanenko: Il est bien que nous puissions coopérer.

J'ai rencontré des représentants de l'association d'horticulture et des empaqueteurs cette semaine. L'un des sujets que nous avons abordés était leur désir de pouvoir étiqueter leurs produits, les fruits et légumes — et mettons les légumineuses dans la même catégorie —, comme étant une option santé pour les Canadiens. Je crois comprendre que, actuellement, nous avons sur les paquets des étiquettes affichant la valeur nutritive, mais nous n'en avons pas, par exemple, sur les fruits frais. Si vous voulez acheter un paquet de pois secs, il n'y a pas d'étiquette. Ils aimeraient que le consommateur puisse se rendre au supermarché, regarder un panier de pommes ou des légumineuses en vrac ou d'autres choses du genre et connaître la valeur nutritive. Cela permettrait de promouvoir ces fruits et légumes, les fèves et les pois et toutes les autres choses qui sont bonnes pour la santé.

Je me demande si vous avez des commentaires sur cet aspect et si vous estimez que nous devrions bientôt prendre des mesures dans ce sens. Que se produit-il, par exemple, dans votre groupe de travail? Je crois que je vais commencer par cette question.

M. Gordon Bacon: En ce qui a trait à l'étiquetage, au sein de l'industrie, nous investissons aussi pour approfondir nos connaissances et fournir des données scientifiques concernant la valeur nutritionnelle, c'est-à-dire des données scientifiques sur les résultats pour la santé. Selon nous, c'est très important, et nous sommes tout à fait favorables à l'établissement d'exigences strictes en matière d'étiquetage des produits alimentaires afin de ne pas induire en erreur les consommateurs en raison d'étiquetages trompeurs. Nous avons investi pour améliorer nos connaissances sur la qualité des protéines dans les légumineuses, pour ajouter de ces légumineuses à la liste des cultures qui peuvent être considérées comme une bonne source de protéines.

La question est de savoir s'il faut investir pour combler des lacunes en ce qui a trait aux connaissances, de façon à pouvoir compter sur le genre de renseignements nutritionnels disponibles. Je suis tout à fait favorable à la sensibilisation des consommateurs, parce que le milieu de l'horticulture canadien offre beaucoup d'options alimentaires saines — pas seulement les légumineuses —, les oléagineux canadiens, les céréales et les légumineuses canadiennes. Selon moi, en ce qui concerne l'accent mis sur les soins de santé, il faut miser davantage sur l'alimentation.

M. Alex Atamanenko: Donc, vous appuieriez une telle initiative?

M. Gordon Bacon: Oui. Je n'en connais pas les détails... Il y a des étiquettes nutritionnelles sur les boîtes de conserve et les emballages à sec de légumineuses. Nous travaillons en étroite collaboration avec Santé Canada pour mieux harmoniser nos systèmes de réglementation, parce qu'il y a beaucoup de produits alimentaires qui passent les frontières. Nous sommes tout à fait favorables à une harmonisation entre les organismes de réglementation, tout en reconnaissant les différences culturelles liées à l'alimentation. Je comprends ça. Mais je crois qu'il faut envisager une approche axée sur la collaboration pour régler les questions de la réglementation des aliments et de l'étiquetage.

Le président: Je dois vous interrompre. Le temps est écoulé, mais j'aimerais remercier les témoins.

La seule chose que je vous demande, monsieur Hemmes — et vous pourriez peut-être nous le présenter par écrit —, c'est de m'expliquer pourquoi, selon vous, durant toutes ces années, on ne s'est pas penché sur l'aspect ferroviaire de tout ça. Y a-t-il une raison?

M. Mark Hemmes: Oui. Il y a 11 ans, il aurait été très difficile de rassembler les données nécessaires pour qu'on puisse y voir clair... Au cours des 11 dernières années, les compagnies de chemins de fer ont adopté un processus en grande partie mécanisé et systématique touchant l'ordre des wagons. Ce serait beaucoup plus facile à faire aujourd'hui qu'il y a 11 ans. Selon moi, c'est la raison principale.

La deuxième raison, c'est le fait que les compagnies de chemins de fer sont très réticentes à l'idée de fournir ce genre d'information.

Le président: Merci beaucoup. J'apprécie vos commentaires.

Nous allons nous arrêter deux minutes puis accueillir les nouveaux témoins qui se joignent à nous.

● (0945)

(Pause)

● (0950)

Le président: Bienvenue à la deuxième partie de la séance.

Nous accueillons Humphrey Banack, deuxième vice-président de la Fédération canadienne de l'agriculture, et Roger Larson, président, et Robert Godfrey, directeur principal de la politique de l'Institut canadien des engrais.

Vous avez bien sûr déjà témoigné devant le comité, alors vous connaissez la routine.

Monsieur Banack, voulez-vous commencer s'il vous plaît? Ensuite, nous passerons aux questions.

M. Humphrey Banack (deuxième vice-président, Fédération canadienne de l'agriculture): Je suis content d'être ici ce matin et de témoigner à nouveau devant le comité. Nous nous sommes vus il n'y a pas très longtemps pour parler de la Commission canadienne des grains.

Pour ceux qui ne m'ont jamais vu ici avant, ma famille et moi exploitons 4 500 acres de grains et d'oléagineux dans le Centre-Est de l'Alberta. La chaîne d'approvisionnement du grain est très, très importante pour nous. Nous pouvons en faire la culture, mais il faut pouvoir les commercialiser et les expédier aux consommateurs.

Je suis ici aujourd'hui au nom de la Fédération canadienne de l'agriculture. J'aimerais remercier le comité permanent de m'avoir invité à venir ici aujourd'hui et d'avoir inclus notre organisation dans votre étude sur la chaîne d'approvisionnement des grains et oléagineux.

Fondée en 1935, la Fédération canadienne de l'agriculture est la plus grande organisation agricole à vocation générale au Canada et représente plus de 200 000 agriculteurs canadiens d'un océan à l'autre. La FCA représente des organisations agricoles provinciales générales, ainsi que des groupes nationaux et interprovinciaux de producteurs spécialisés de chaque province.

On nous a demandé de parler aujourd'hui des obstacles auxquels font face les agriculteurs dans la production et la mise en marché de leurs grains et de proposer des façons dont le gouvernement du Canada pourrait les aider.

Comme c'est le cas dans tout secteur économique, les agriculteurs souhaitent exploiter des entreprises qui sont viables sur le plan financier et participer pleinement à la chaîne de valeur de leurs produits. J'aimerais donc me pencher sur les deux principaux défis que doivent relever les producteurs de grains et d'oléagineux, à savoir les frais de transport élevés et les risques entourant la production et les coûts.

Le transport continue de représenter l'une des principales dépenses pour les agriculteurs lorsqu'ils vendent leurs grains; en ce qui concerne notre entreprise agricole, cette année, les coûts des intrants liés à la commercialisation et au transport ferroviaire de nos grains s'élèvent à 160 000 \$, ce qui représente le deuxième coût des intrants en importance après les engrais. Dans les Prairies, les grains doivent être transportés en moyenne sur une distance de 1 400 km pour atteindre un port, d'où ils sont expédiés outre-mer vers leur destination finale. Avec la fermeture de silos-élévateurs et l'abandon de voies ferrées au cours des dernières années, les agriculteurs ont maintenant moins d'options pour assurer le transport de leurs grains. Dans la plupart des cas, le transport ferroviaire constitue la seule option d'expédition, et, selon l'endroit où est située l'exploitation agricole, il arrive qu'il n'y ait qu'une seule compagnie ferroviaire pouvant assurer le transport.

Le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises a souligné que deux des principaux défis auxquels se heurtent les producteurs et expéditeurs de grains sont le pouvoir sur le marché qu'exercent les compagnies ferroviaires et le déséquilibre qui en résulte dans les relations commerciales entre les compagnies de chemins de fer et les autres intervenants de l'industrie. Le service ferroviaire continue de représenter un problème pour l'industrie. Nous espérons que la législation à ce sujet sera déposée bientôt. Le droit à la conclusion d'ententes sur les niveaux de service et une procédure de règlement des différends pourraient se traduire par des services améliorés et fiables pour l'industrie et accroître la prévisibilité au chapitre des expéditions de grains.

Lorsque le comité s'est penché sur les questions ayant trait au service ferroviaire, il n'en a pas examiné les coûts. Le mandat du comité d'examen excluait explicitement les questions liées aux coûts ou aux prix, y compris les tarifs marchandises, le plafond fixé pour le revenu pouvant être tiré du transport, les frais accessoires et les taux d'accès concurrentiel.

La FCA appuie un examen complet des coûts de transport par les compagnies ferroviaires, comme le prévoit la Loi sur les transports au Canada. Les mesures actuelles servant à calculer le plafond du revenu pouvant être tiré du transport ont été définies en 1992 et ne correspondent plus aux coûts réels des compagnies ferroviaires ni aux réalités du système de manutention et de transport des grains.

La méthode de calcul utilisée actuellement par l'Office des transports du Canada tient compte uniquement de l'inflation, et non pas des gains d'efficacité obtenus par les compagnies ferroviaires ni des coûts réels du système. Voici quelques exemples des changements apportés: consolidation de silos-élévateurs primaires et mise en service de silos-élévateurs à haute capacité, incitatifs pour l'expédition par rame de wagons, abandon de voies ferrées et progrès technologiques. Par conséquent, les producteurs de l'Ouest ont versé des centaines de millions de dollars de plus par an pour faire transporter leurs grains que ce à quoi ils auraient pu s'attendre si les conditions du marché avaient été concurrentielles.

À l'origine, le gouvernement avait indiqué qu'il envisagerait d'effectuer un examen des coûts une fois l'examen des services terminé. Maintenant que l'examen des services est presque terminé, la FCA insiste vivement pour que le gouvernement du Canada procède à un examen complet des coûts du transport ferroviaire des grains. Pour que cet examen soit utile, il faut également apporter un changement législatif à la méthode de calcul du revenu découlant du transport ferroviaire afin de tenir compte des gains d'efficacité et des économies réalisées par les compagnies ferroviaires.

Un autre aspect du transport qui intéresse beaucoup les agriculteurs est celui des wagons de producteurs. Les wagons consignés aux producteurs ont constitué une solution de rechange économiquement viable au transport par les grandes compagnies ferroviaires en permettant aux agriculteurs de contourner les silos-élévateurs intérieurs et ainsi d'éviter à en payer les coûts d'utilisation et de manutention.

Les collectivités locales ont réagi à cette approche en unissant leurs efforts pour recueillir des fonds dans le but d'acheter des voies ferrées qui devaient être abandonnées. Ainsi, l'exploitation de voies ferrées sur courtes distances a permis la réouverture de silos-élévateurs, l'expansion d'installations de chargement de wagons de producteurs et la continuation de la livraison des produits par wagon aux petits centres. Les agriculteurs ont maintenu leur capacité d'influencer le mouvement de leurs grains et de contribuer à la survie de leurs collectivités locales en versant des impôts, en employant de

la main-d'œuvre et en favorisant la création d'industries à valeur ajoutée. Selon l'endroit, l'écart dans les tarifs marchandises, l'avantage qu'offre le recours à des services de camionnage et la quantité de grains livrée, les agriculteurs peuvent épargner entre 700 et 1 000 \$ par wagon.

● (0955)

Uniquement sur notre ferme, nous remplissons ainsi de trois à cinq wagons chaque année et voyons cette façon de procéder comme une option concurrentielle qui est reconnue par les grandes compagnies céréalières de notre région. Même si nous reconnaissons que le droit des producteurs à des wagons est enchâssé dans la Loi sur les grains du Canada, nous craignons que les changements récents survenus dans le système de mise en marché des grains, système qui, à une certaine époque, faisait que les wagons des producteurs constituaient une solution de rechange économique et commode, disparaissent rapidement.

De plus, les changements prévus au titre des activités et frais d'utilisation de la Commission canadienne des grains compliqueront encore davantage le processus, qui exige de négocier le recours à des services de tiers et d'en absorber les coûts, et feront probablement augmenter les coûts pour les agriculteurs. Le gouvernement du Canada avait indiqué antérieurement que les lignes ferroviaires sur courtes distances et les installations terminales intérieures continueraient de jouer un important rôle dans le cadre du transport des grains de l'Ouest canadien vers les marchés et qu'il collaborerait avec l'industrie pour repérer tout comportement anticoncurrentiel. Il est important de le faire pour protéger le rôle que jouent les agriculteurs dans la chaîne de valeur, et il y aurait lieu d'établir un processus formel pour surveiller leur utilisation.

En premier lieu, en exigeant que les grandes compagnies ferroviaires offrent des incitatifs pour l'expédition par rame de wagons aux producteurs et aux expéditeurs, on créerait de la compétition et on maintiendrait la viabilité économique des wagons consignés aux producteurs. En deuxième lieu, il y a une instabilité et une incertitude grandissantes sur les marchés agricoles. Alors qu'ils disposent d'informations incomplètes et exercent un contrôle limité sur les facteurs liés aux marchés, les agriculteurs doivent gérer une production accrue et assumer des risques plus élevés à l'égard des coûts dans le cadre de la production de leurs cultures. La manière dont un agriculteur gère ces risques est essentielle à la réussite de son entreprise agricole. Il est crucial que l'ensemble des programmes de gestion des risques de l'entreprise soit efficace et présente des avantages pour leur entreprise.

Or, les changements annoncés aux programmes de GRE actuels à Whitehorse en septembre dernier suscitent de grandes préoccupations pour la FCA concernant l'efficacité future du programme Agri-stabilité et l'ensemble des programmes. On prévoit que l'élimination du niveau 2 du programme Agri-stabilité, accompagnée d'une restriction des marges de référence aux dépenses admissibles ou à la marge historique — le montant le plus élevé étant retenu —, aura d'importantes répercussions sur la capacité de l'industrie de l'agriculture au Canada de gérer les risques à l'avenir. Ces réductions touchent particulièrement durement le secteur des grains et des oléagineux, étant donné la période récente où les prix ont été relativement élevés.

Cela dit, nous demandons que le gouvernement entreprenne une étude formelle des conséquences potentielles des changements récents, afin que l'industrie et le gouvernement soient mieux informés et mieux en mesure de répondre le plus efficacement possible aux futurs besoins de gestion des risques de l'industrie. En dépit de l'importance de ces compressions, on dispose de peu d'information en ce qui concerne leurs effets éventuels au sein de notre industrie.

De plus, selon les estimations reposant sur les données historiques, les réductions touchant les programmes de GRE pourraient se traduire par des économies annuelles supérieures à 400 millions de dollars pour le gouvernement. En même temps, il est prévu que l'augmentation des dépenses au chapitre des programmes autres que de GRE s'élèvera à 80 millions de dollars par an, si l'augmentation est de 50 p. 100 tel qu'indiqué. Cela représente donc une perte considérable des investissements faits dans l'agriculture canadienne dans son ensemble, tant pour assurer la stabilité de l'industrie que pour prendre des mesures proactives favorisant l'innovation. Nous espérons que le gouvernement fédéral fournira des garanties que toutes les économies réalisées seront réinvesties afin d'encourager l'innovation et la compétitivité dans le domaine agricole.

J'aimerais aussi parler du Programme canadien de salubrité des aliments à la ferme. En utilisant des fonds alloués dans le cadre de Cultivons l'avenir, le gouvernement et l'industrie ont collaboré pour mettre au point ce programme qui repose sur les principes HACCP. Tandis que les agriculteurs canadiens produisent déjà des aliments sûrs et de haute qualité, les consommateurs sont de plus en plus nombreux à demander des preuves à cet égard et des certifications spécialisées. Beaucoup d'efforts et de ressources ont été consacrés à la mise sur pied du PCSAF, et l'infrastructure est maintenant en place. Il faut y accorder plus d'attention pour sensibiliser les agriculteurs et consommateurs à l'importance du programme et pour qu'il soit offert à l'avenir.

Pour conclure, je dirais que les agriculteurs sont les joueurs clés de la production alimentaire au Canada et qu'ils jouent un rôle unique dans la chaîne d'approvisionnement des produits agricoles. En effectuant un examen des coûts du transport ferroviaire des grains et en assurant un investissement approprié dans les programmes de GRE et d'autres programmes agricoles, le gouvernement aiderait à réduire les coûts pour les agriculteurs, contribuerait à créer des entreprises agricoles plus viables et ferait en sorte que le secteur des grains et des oléagineux soit bien portant.

Je vous remercie à nouveau de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous.

Le président: Merci.

Monsieur Larson, je vous souhaite la bienvenue.

M. Roger Larson (président, Institut canadien des engrais): Merci, monsieur Tweed.

Monsieur le président, madame et messieurs les parlementaires, je m'appelle Roger Larson et je suis le président de l'Institut canadien des engrais. Je vais vous fournir une brève introduction, puis Robert Godfrey abordera les principaux points plus en détail.

L'ICE est une association industrielle sans but lucratif. Nous représentons les fabricants, les grossistes, les importateurs et les distributeurs au détail d'engrais à base d'azote, de phosphate, de potasse et de soufre. Notre industrie florissante comporte des installations partout au Canada, injecte 12 milliards de dollars par année dans l'économie du Canada et emploie 12 000 Canadiens, et j'ajouterais que c'est principalement en zones rurales.

Nous sommes très heureux d'être ici aujourd'hui pour parler au comité de la façon dont la chaîne d'approvisionnement d'engrais soutient l'industrie agricole.

La chaîne d'approvisionnement d'engrais est mondiale, et les marchés sont régis à l'échelle internationale par les agriculteurs partout dans le monde. Les agriculteurs canadiens ont accès à de l'engrais de qualité en grande quantité fabriqué au Canada ou importé par bon nombre de nos 46 entreprises membres. L'approvisionnement des agriculteurs canadiens est une importante composante de l'objectif de notre industrie.

Les clients internationaux exigent également l'accès à nos produits. Notre chaîne d'approvisionnement est souvent axée sur le marché mondial, puisque nous recherchons toujours des façons d'élargir notre industrie, d'investir dans l'économie canadienne et de créer de nouveaux emplois spécialisés à valeur ajoutée, principalement dans les régions rurales du Canada.

Aujourd'hui, j'aimerais attirer votre attention sur trois points importants.

Premièrement, le secteur des engrais s'est engagé envers les programmes volontaires de l'industrie en matière de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement.

Deuxièmement, la logistique de la chaîne d'approvisionnement d'engrais — les camions, les trains, les ports et les navires —, est essentielle pour fournir aux agriculteurs l'engrais dont ils ont besoin pour répondre à la demande mondiale de nourriture et nourrir neuf milliards de personnes.

Troisièmement, l'industrie canadienne des engrais investit de gros montants pour veiller à ce que la réserve d'engrais réponde à la demande mondiale future. Nos entreprises membres investissent 15 milliards de dollars dans la potasse, plus de 3 milliards de dollars dans l'azote, ce qui a été annoncé, et plus de 600 millions de dollars dans les terminaux portuaires.

Nous aimerions remercier le ministre Gerry Ritz, dont le ministère a donné 700 000 \$ pour appuyer nos efforts en vue d'aider les agriculteurs à utiliser la gérance des nutriments 4R pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les fermes.

J'aimerais préciser que, lundi cette semaine, l'industrie canadienne des engrais a signé un protocole d'entente avec la province de l'Île-du-Prince-Édouard — deux gros groupes agricoles et un important groupe hydrographique — sur la gérance des nutriments 4R pour améliorer l'utilisation d'engrais dans les fermes. Ce PE est un pilier de l'engagement de l'ICE envers l'innovation agricole.

Cela dit, je cède la parole à Robert, qui expliquera en quoi consiste la gérance des nutriments 4R.

● (1000)

M. Robert Godfrey (directeur principal de la politique, Institut canadien des engrais): Bonjour.

L'industrie canadienne des engrais estime qu'il faut gérer notre chaîne d'approvisionnement de l'usine de production jusqu'aux terres agricoles, en passant par le commerce de détail.

Notre industrie, avec le concours de nos partenaires mondiaux, a mis au point une approche scientifique novatrice relative aux pratiques de gestion exemplaires pour l'épandage d'engrais, appelée gérance des nutriments. Cela signifie la bonne source, la bonne dose, le bon moment et le bon endroit. Ce concept aide les agriculteurs et le public à comprendre comment les bonnes pratiques de gestion pour les engrais améliorent la rentabilité des fermes, tout en réduisant les pertes de nutriments dans l'air et dans l'eau. Ce concept est axé sur l'utilisation efficace de nos produits, de manière à ce que le bon produit soit appliqué au bon moment de l'année, à la meilleure dose et au bon endroit, c'est-à-dire loin de l'eau et d'autres zones écologiques sensibles.

Le gouvernement du Canada, et en particulier le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, peut aller plus loin en intégrant le programme de gérance des nutriments 4R à ses politiques de gestion des nutriments et à ses communications avec les agriculteurs, les chercheurs, les provinces et d'autres gouvernements. Nous croyons que le gouvernement fédéral doit assumer un rôle constant en appuyant les programmes de recherche scientifique sur les sols et de gérance des nutriments 4R.

Notre chaîne d'approvisionnement présente également des difficultés en ce qui concerne la sûreté et la sécurité des Canadiens, et c'est une question que nous prenons au sérieux. Nous avons élaboré des codes de pratique sur l'ammoniac et le nitrate d'ammonium afin de veiller à ce que nos produits ne causent pas de tort à nos employés, à nos clients ou aux membres de notre collectivité. Le gouvernement du Canada devrait reconnaître ces deux codes élaborés par l'industrie et, plus précisément, les codes devraient être reconnus par les programmes et les règlements du gouvernement.

J'aimerais maintenant aborder le thème de la logistique de la chaîne d'approvisionnement d'engrais. Notre industrie est compétitive sur la scène internationale, notre produit de haute qualité étant prisé partout dans le monde. En 2010-2011, les membres de l'ICE ont produit plus de 25 millions de tonnes métriques d'engrais et en ont exporté plus de 20 millions de tonnes à une soixantaine de pays à travers le monde. Nous exportons environ 80 p. 100 de notre production.

Nos sites de production dépendent de la proximité des matières premières, comme le gaz naturel et les gisements minéraux, ainsi que de l'accès aux réseaux de transport par voie fluviale et ferroviaire et aux marchés. Plus de 30 p. 100 de la production mondiale de potasse vient de la Saskatchewan, qui accapare 45 p. 100 du commerce mondial de la potasse. Quatre de nos cinq principaux importateurs étrangers se trouvent en Asie, la Chine, l'Inde, l'Indonésie et la Malaisie représentant 50 p. 100 des exportations canadiennes de potasse à l'extérieur de l'Amérique du Nord.

Ressources naturelles Canada a récemment indiqué que la potasse est le minerai le plus primé au Canada, d'une valeur de plus de 5 milliards de dollars en exportations. La valeur de la production canadienne d'engrais azoté a été estimée à 2,5 milliards de dollars en 2011, plus de la moitié ayant été exportée. Si l'on tient compte des quelque 4,6 milliards de dollars de ventes annuelles d'engrais à la ferme au Canada, on obtient le tableau d'un marché mondial compétitif et exigeant pour nos produits.

Nos membres comptent sur une chaîne d'approvisionnement robuste pour transporter nos produits de nos usines de fabrication, surtout par voie ferroviaire, jusqu'aux voies maritimes et aux ports des États-Unis et du monde entier. Nos membres importent également environ 1 million de tonnes d'engrais, principalement

par bateau vers l'Est du Canada, et environ 6 millions de tonnes d'engrais sont expédiées par camion partout en Amérique du Nord. Nous livrons des nutriments végétaux à nos clients agriculteurs, qui doivent faire concurrence aux marchés mondiaux et qui contribuent à nourrir la population mondiale croissante. Qu'ils se trouvent dans l'Est du Canada ou en Extrême-Orient, nos produits doivent être transportés rapidement et efficacement.

Nous avons cru comprendre que le gouvernement a l'intention d'adopter une loi avant la fin de la séance d'automne en vue d'améliorer l'ensemble du réseau ferroviaire, et c'est une nouvelle que nous trouvons encourageante. Nous recommandons au gouvernement d'adopter immédiatement ce projet de loi et nous invitons vivement les membres du comité à s'assurer qu'il offre aux usagers des services de transport ferroviaire trois choses.

Premièrement, le droit aux négociations commerciales d'ententes sur les niveaux de service. Deuxièmement, un mécanisme de règlement des différends pour soutenir le processus commercial, y compris des négociations en fonction des conditions commerciales, s'appuyant sur la médiation et l'arbitrage de façon à permettre aux usagers des services de transport ferroviaire d'obtenir une entente sur les niveaux de service. Et, pour terminer, un mécanisme de règlement des différends, y compris une procédure interne de recours hiérarchique en cas de conflit, encore une fois soutenu par la médiation et l'arbitrage, ce qui permettra aux usagers des services de transport ferroviaire d'assurer l'exécution de leurs ententes sur les niveaux de service.

Le dernier point que j'aimerais aborder, c'est l'industrie canadienne des engrais et ses investissements. Depuis 2003, l'industrie canadienne de la potasse a affecté, comme l'a dit Roger, plus de 15 milliards de dollars à de grands projets d'immobilisations annoncés, et environ 600 millions de dollars dans les ports du Canada.

●(1005)

L'industrie canadienne de l'azote vient tout juste d'annoncer des projets de nouveaux investissements de près de 3 milliards de dollars, et d'autres investissements majeurs sont encore à venir. Nos membres investissent dans les expansions et les nouvelles installations, les voies d'évitement et les wagons, les camions et les gares maritimes canadiennes. Ces investissements créent des emplois et augmentent la disponibilité de nos produits pour nos clients agriculteurs canadiens et internationaux. De tels investissements exigent beaucoup de capitaux. En cette ère économique difficile, il n'est pas facile d'attirer des investissements de capital neuf et de convaincre les entreprises de prendre des engagements à long terme qui mettent des décennies à générer un rendement pour leurs actionnaires.

La déduction pour amortissement accéléré, la DAA, expirera le 31 décembre 2013. La DAA a été bénéfique. C'est un important facteur que doivent considérer les entreprises lorsqu'elles choisissent où investir. Depuis son introduction en 2007, elle a joué un rôle de premier plan en aidant les fabricants canadiens à investir dans les nouvelles technologies, dans l'équipement et dans les chaînes d'approvisionnement internes dont ils ont eu besoin pour survivre à la récession et pour se développer. Depuis 2007, Manufacturiers et Exportateurs du Canada estime que la DAA a généré au total 3,1 milliards de dollars d'investissements supplémentaires par l'industrie canadienne. L'ICE recommande de prolonger la DAA pour les machines et le matériel de fabrication et de transformation, en envisageant la possibilité d'en faire une composante permanente du régime fiscal du Canada.

Pour terminer, j'aimerais rappeler au comité nos trois points clés. Premièrement, le gouvernement se doit d'appuyer les programmes volontaires de l'industrie en matière de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement. Deuxièmement, la logistique de la chaîne d'approvisionnement d'engrais, c'est-à-dire les camions, les trains, les ports et les navires, est essentielle pour fournir aux agriculteurs l'engrais dont ils ont besoin pour répondre à la demande mondiale de nourriture. Les politiques gouvernementales doivent assurer des services de transport efficaces et efficaces. Enfin, l'industrie canadienne des engrais investit de gros montants pour veiller à ce que la réserve d'engrais réponde à la demande mondiale future, au moyen d'investissements annoncés de 15 milliards de dollars dans la potasse, de près de 3 milliards de dollars dans l'azote, et de 600 millions de dollars dans les ports. La politique financière du gouvernement doit favoriser un climat d'investissement sain.

Merci de nous avoir permis de témoigner aujourd'hui.

•(1010)

Le président: Merci beaucoup.

Vous ne pouviez pas le savoir, mais il y a eu une sonnerie d'appel pour un vote à la Chambre. Je dois informer les membres que nous ne reviendrons pas en raison de restrictions temporelles.

J'aimerais aussi dire aux autres membres du comité de consulter les avis concernant les séances de la semaine prochaine.

Je vous remercie de nous avoir accordé de votre temps, et je suis désolé pour les inconvénients. Vous avez des renseignements très utiles, c'est évident.

Merci beaucoup.

La séance est levée.

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>