



DÉBATS DU SÉNAT

2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE • VOLUME 149 • NUMÉRO 59

LA LOI SUR LES GRAINS DU CANADA LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Projet de loi modificatif—Deuxième lecture
du projet de loi C-30

Discours de

l'honorable Claudette Tardif

Le mardi 13 mai 2014

LE SÉNAT

Le mardi 13 mai 2014

LA LOI SUR LES GRAINS DU CANADA LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

PROJET DE LOI MODIFICATIF—DEUXIÈME LECTURE

L'honorable Claudette Tardif : Honorables sénateurs, je tiens à prendre la parole au sujet du projet de loi C-30, qui a trait à un enjeu particulièrement important pour ma province, l'Alberta. Je suis bien au fait des difficultés auxquelles sont confrontés les agriculteurs de ma province, ainsi que ceux du Manitoba et de la Saskatchewan, pour acheminer leurs céréales vers les marchés.

• (1520)

Depuis quelques mois, les agriculteurs se sentent de plus en plus frustrés par les problèmes de capacité ferroviaire qui les empêchent d'acheminer les céréales cultivées l'été dernier. Ce retard a eu de graves répercussions sur leurs revenus. Les agriculteurs ont vu la qualité et la valeur de leurs récoltes décliner. De nombreux agriculteurs ont des clients qui sont prêts à acheter leur produit, mais n'ont aucun moyen de l'expédier. Beaucoup de ventes ont été reportées, tandis que d'autres sont tombées à l'eau. La congestion des voies ferrées a exposé les sociétés céréalières à des millions de dollars de frais de surestaries, car elles sont incapables de transférer leurs marchandises à bord des navires dans les délais prévus.

Le Canada est réputé dans le monde pour la qualité de ses produits céréaliers. Or, notre réputation internationale de fournisseur fiable en cette matière est ternie en raison de ces problèmes de transport. J'ai lu récemment que, à une conférence mondiale sur les grains tenue à Singapour, en mars, des participants d'au moins 10 pays ont soulevé des doutes quant à la capacité du Canada d'expédier ses céréales. Nous entendons même dire que des clients perdent confiance ou se tournent simplement vers d'autres fournisseurs.

Dans les circonstances, le gouvernement doit intervenir pour régler ce dossier — chose qu'il aurait dû faire depuis bien longtemps d'ailleurs. En février dernier, Verlyn Olson, ministre de l'Agriculture de l'Alberta, a déclaré ce qui suit :

[Traduction]

Contrairement aux agriculteurs et aux sociétés céréalières, les sociétés de chemin de fer ne reçoivent pas immédiatement de sanctions lorsqu'elles ne répondent pas à leurs obligations en matière de transport de grains. Cela doit changer. Les conséquences d'un piètre service doivent être assumées par tous pour garantir que nos produits sont acheminés au port le plus rapidement et le plus efficacement possible.

[Français]

J'appuie l'intention de ce projet de loi et j'espère qu'il sera renvoyé pour être étudié en comité afin que nous puissions entendre le point de vue des agriculteurs et d'autres intervenants. Mais, auparavant, j'aimerais brièvement soulever quelques points. D'ailleurs, mon collègue, l'honorable sénateur Mercer, en a identifié plusieurs.

Le projet de loi C-30 modifie la Loi sur les transports au Canada afin d'obliger les deux grandes sociétés de chemin de fer, le CN et le CP, à transporter une quantité minimum de grains. Cette disposition confirme un décret publié le 7 mars dernier, ordonnant aux compagnies de transporter un million de tonnes métriques de grains par semaine, sans quoi elles s'exposent à des amendes quotidiennes de 100 000 \$.

Évidemment, les compagnies ferroviaires ont exprimé leur déception à l'égard de cette disposition. Elles affirment que le retard accumulé est attribuable principalement à la grande récolte de l'an dernier et aux conditions hivernales difficiles qui ont paralysé les livraisons. Elles nous demandent de tenir compte du fait que la chaîne d'approvisionnement est complexe et exige la collaboration et la coordination de multiples éléments pour acheminer le grain du silo à l'élévateur, au wagon, au port, et, enfin, sur le marché.

Les compagnies ferroviaires affirment que les terminaux céréaliers, les élévateurs et les ports risquent d'être incapables de faire face au nombre de wagons nécessaires pour atteindre cette cible. À mon avis, nous devrions être conscients de la pression que ces dispositions pourraient exercer sur les compagnies ferroviaires et des besoins liés aux autres produits transportés par voie ferrée, car ce projet de loi n'augmente pas, en réalité, la capacité ferroviaire. Le nombre de voies ferrées et de wagons est limité. Le ministre de l'Agriculture, l'honorable Gerry Ritz, a affirmé que cette exigence ne nuira pas au transport des autres produits que les sociétés ferroviaires sont chargées de transporter.

Selon ce que j'ai lu dans les médias, les chemins de fer ont déjà augmenté le volume des expéditions pour respecter la cible minimale imposée par décret. Jusqu'à présent, je crois comprendre que les sociétés et la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble sont en mesure de s'adapter à ces hausses. Je constate également que nombre d'intervenants, dont le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan, l'honorable Lyle Stewart, estiment que nous pourrions et que nous devrions même en demander davantage de la part des sociétés ferroviaires. Ils ont réclamé l'imposition d'amendes plus sévères et une hausse des cibles minimales pour les wagons céréaliers.

La détermination d'une exigence de volume équilibrée est une question technique. J'attends avec intérêt le moment où nous pourrions entendre les témoins sur cette question, lorsque le projet de loi sera renvoyé au Comité de l'agriculture. Je crois, toutefois, que le choix politique d'obliger les chemins de fer à transporter davantage de céréales est justifié pour le moment, et attendu depuis longtemps par les agriculteurs, étant donné que l'important retard dans le transport céréalier est le problème le plus criant auquel est confronté le réseau ferroviaire.

Au-delà de la question de déterminer l'exigence appropriée pour les volumes, n'oublions pas que la cible est une donnée globale. D'ailleurs, on ne sait toujours pas comment les sociétés de chemin de fer répartiront le trafic céréalier dans certains corridors en particulier. La chaîne d'approvisionnement ne sera pas plus efficace si, pour atteindre leur cible, les sociétés de chemin de fer ne se concentrent que sur le transport de produits céréaliers nécessitant peu d'effort.

[Traduction]

Honorables sénateurs, obliger les sociétés de chemin de fer à transporter plus de grains contribuera à régler le problème à court terme, mais nous devons aussi être conscients que le projet de loi C-30 n'est pas une solution permanente qui empêchera le problème de se reproduire. Toutes les dispositions du projet de loi deviendront caduques en 2016. Plus fondamentalement, l'incapacité de transporter les récoltes des agriculteurs en temps opportun n'est rien de nouveau, et il est probable que le système devra de nouveau composer avec une pression similaire dans l'avenir en raison de la croissance prévue des récoltes. Il faut déterminer comment nous

assurer que la chaîne d'approvisionnement dispose de suffisamment de ressources et est bien coordonnée à long terme.

Les expéditeurs de marchandises se plaignent depuis longtemps du service ferroviaire variable et inadéquat et de l'avantage concurrentiel injuste que les sociétés de chemin de fer ont par rapport à eux. Dans bien des cas, les opérateurs de silos à grain ont seulement accès à l'une des deux grandes sociétés de chemin de fer; par conséquent, c'est un monopole. Ces opérateurs n'ont pas le choix de faire affaire avec cette société. Il devient donc évidemment très difficile de demander de meilleurs services.

Les dispositions du projet de loi C-30 visent à renforcer les accords sur les niveaux de service que les sociétés de chemin de fer doivent fournir aux entreprises qui expédient des marchandises par voie ferroviaire. Comme le sénateur Mercer l'a mentionné, le Sénat a débattu de cette même question l'an dernier dans le cadre de l'examen du projet de loi C-52. L'objectif de ce projet de loi était d'encourager les sociétés de chemin de fer et les expéditeurs à collaborer. Cependant, bon nombre de témoins qui ont pris la parole devant le Comité des transports et des communications, y compris la Coalition des expéditeurs par rail, soit l'un des principaux groupes d'intervenants pour lesquels ce projet de loi avait été présenté, ont affirmé que le projet de loi C-52 ne serait pas efficace, parce qu'il manquait de mordant en vue d'établir un meilleur équilibre dans le marché.

Ils jugeaient que les pénalités n'étaient pas assez lourdes et que le service que les sociétés ferroviaires sont tenues de fournir n'était pas bien défini, comme mon collègue, le sénateur Mercer, l'a déjà signalé. Quoi qu'il en soit, nous nous retrouvons avec une mesure législative qui n'est d'aucun secours.

Je recommande vivement aux sénateurs de ne pas oublier les leçons que nous pouvons tirer de notre étude du projet de loi C-52 pour déterminer comment cet outil pourrait être utile dans le contexte du marché du transport ferroviaire.

Un autre problème concerne le manque de coordination du transport du grain jusqu'aux ports. Je pense qu'il est important de souligner qu'un débat a cours en ce moment au sujet de la perte du guichet unique de la Commission canadienne du blé et de l'accumulation actuelle des retards. Plus précisément, les agriculteurs et les partisans de la Commission canadienne du blé affirment que la commission assurait d'importantes fonctions de coordination et de surveillance du transport du grain. Ils disent que l'absence d'un organisme unique pour coordonner le transport du grain a aggravé la situation. Les sociétés ferroviaires déplorent aussi le même problème.

Dans un communiqué qui a paru le 31 mars, le chef de la direction de CN Rail, Claude Mongeau, a déclaré ce qui suit :

Le manque de coordination dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et les difficultés croissantes occasionnées par les nouvelles stratégies de marketing de céréales, faisant suite au changement du rôle de la Commission canadienne du blé, sont parmi les principales causes fondamentales des problèmes que nous éprouvons.

La Commission canadienne du blé était un organisme contrôlé par les agriculteurs qui tenait les sociétés ferroviaires responsables des niveaux de service et aidait à coordonner les opérations dans l'intérêt des producteurs. Ce n'est pas le système de commercialisation à guichet unique qui est en cause, mais plutôt les dommages secondaires qui découlent de la suppression du rôle de guichet unique de la Commission canadienne du blé et la question de savoir si ces fonctions de coordination doivent être assumées par un nouvel organisme.

• (1530)

Selon les partisans de la Commission canadienne du blé, le chaos qui règne actuellement autour du transport du grain est lié au prix que les agriculteurs obtiennent pour leurs céréales, ce qui finit par les priver de revenus au profit des sociétés céréalières. La longue distance qui sépare les agriculteurs des ports les a toujours empêchés de recevoir le plein prix du marché mondial pour leurs céréales. Cependant, cette année, ils ont constaté que l'écart entre le prix à la ferme et le prix au port était plus important, ce qui signifie qu'une plus grande part des profits passe aux sociétés céréalières. Certains agriculteurs disent que cela est causé par un excédent de céréales sur le marché parce qu'il n'y a plus personne pour diriger la circulation.

Honorables sénateurs, il faut agir immédiatement pour régler le problème des retards dans le transport du grain. Comme l'ont réclamé les trois provinces des Prairies, je pense qu'il est justifié que nous demandions aux compagnies de chemin de fer d'augmenter la quantité de grain qu'elles transportent. Cependant, nous devons aussi envisager une solution à long terme et une vision globale de l'agriculture au Canada pour veiller à ce que de tels problèmes ne réapparaissent pas.

Nous devons réfléchir aux règles et aux institutions qui sont nécessaires pour veiller à ce que nos producteurs puissent soutenir la concurrence internationale et à ce que les problèmes de logistique soient résolus, dans l'intérêt de nos agriculteurs et de l'économie canadienne. J'ai hâte d'examiner ces questions plus en détail lors de l'étude en comité et de pouvoir compter sur le point de vue des intervenants.