



Aux membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications

La Fédération canadienne de l'agriculture est très consciente des problèmes qui affligent actuellement le transport du grain ferroviaire et s'en préoccupe. Comme vous le savez, chaque année, environ 45 millions tonnes de grain se retrouvent à la merci du duopole des chemins de fer au Canada sans qu'il y ait d'autre option lorsque le système ferroviaire fait défaut. À peine 4 ans se sont écoulés depuis que l'échec de notre système de transport ferroviaire a coûté des milliards de dollars à notre économie agricole, qui risquait aussi de perdre des marchés à l'étranger. Aujourd'hui, nous nous rapprochons plus ou moins de la même situation.

Il est clair pour nous que les chemins de fer ne parviendront pas à rectifier la situation en l'absence de directives législatives et réglementaires importantes. Bien que le projet de loi C-49 soit un pas dans la bonne direction et que nous ayons récemment signé une lettre demandant l'adoption rapide du projet de loi, cela ne peut se faire sans qu'on y apporte d'abord certains amendements importants.

De nombreux participants au sein de l'industrie, dont la réussite dépend d'un système de transport ferroviaire bien géré et compétitif, conviennent que le projet de loi C-49 dans sa forme actuelle ne pourrait et n'aurait pu empêcher la crise actuelle. Ils conviennent en outre que la seule façon de prévenir l'échec du système est d'accorder à l'Office des transports du Canada (OTC) le pouvoir d'enquêter, de recueillir des données et d'utiliser ces renseignements pour imposer de façon proactive des solutions avant que des problèmes ne surviennent.

À cette fin, la FCA recommande ce qui suit:

- Que le projet de loi C-49 soit modifié afin de fournir à l'OTC le pouvoir de mener des enquêtes et de se baser sur les constatations de celles-ci pour imposer des solutions, c.-à-d. le pouvoir de demander de l'information et des données pertinentes et suffisamment solides pour brosser un tableau clair de la situation logistique dans le domaine des transports, et le pouvoir d'imposer des solutions de sa propre initiative.

L'examen de la Loi sur les transports au Canada, dirigé par l'honorable David Emerson, recommandait d'« accroître la capacité de l'Office d'agir de sa propre initiative et à titre d'ex parte, de mener des enquêtes, de régler les enjeux de manière systémique et de délivrer des arrêts généraux ».

L'Office lui-même a demandé qu'on lui accorde des pouvoirs d'agir de sa propre initiative dans son rapport annuel le plus récent, soulignant que cette lacune constituait une faiblesse majeure dans sa capacité de s'acquitter de ses responsabilités en matière de réglementation. De nombreux expéditeurs dans tous les secteurs appuient cette demande.

Cet amendement permettra à l'organisme de réglementation de surveiller de façon proactive le système, de cerner et d'étudier les problèmes avant qu'ils ne se transforment en une crise et de prendre les mesures nécessaires.

Actuellement, l'Office peut seulement agir après avoir reçu une plainte. Cela n'a aucun sens puisque nous essayons d'être proactifs dans la création d'un système compétitif de transport du grain et que nous essayons d'anticiper et d'éviter les problèmes en proposant des solutions. C'est la seule façon d'éviter le grave préjudice économique qui se produit quand nous sommes obligés d'attendre la manifestation de problèmes avant de pouvoir agir.

Il y a maintenant un large consensus au sein de l'industrie selon lequel le projet de loi C-49 doit être modifié pour:

- 1) accorder à l'OTC le pouvoir d'enquêter et d'agir de sa propre initiative;
- 2) changer les règles relatives à l'interconnexion de longue distance avant qu'elles correspondent aux réalités logistiques d'un réseau de transport dynamique, efficace et compétitif;
- 3) inclure les pois chiches et le soja aux Programme du revenu admissible maximal (RAM).

Le fait que ces modifications sont largement soutenues par l'industrie et que les gouvernements ont eux-mêmes déclaré qu'ils souhaitent créer un réseau de transport plus compétitif et améliorer le service ferroviaire duopole devrait être suffisant pour inciter le ministre à adopter les changements suggérés. Si ces amendements sont apportés rapidement, il ne devrait pas y avoir de raison de retarder l'adoption du projet de loi C-49 au-delà de la session actuelle du Parlement.

Je vous prie d'agréer mes salutations les plus respectueuses.

Ron Bonnett, président de la FCA



c.c. : Hon. M. Garneau
Hon. L. MacAulay
Hon. R. Goodale