



Cereals Canada

EXPOSÉ DE CEREALS CANADA AU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS DANS LE CADRE DE

L'EXAMEN DU PROJET DE LOI C-49,
LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

Le 14 février 2018



Cereals Canada

INTRODUCTION

Au nom de Cereals Canada, je tiens à remercier le Comité permanent de l'invitation à comparaître devant lui aujourd'hui. La réforme de la loi régissant les transports est essentielle pour permettre au Canada de répondre à l'augmentation de la demande et de conserver sa réputation de fournisseur fiable. Si notre cadre de réglementation ne fait pas l'objet d'une réforme, l'ensemble de la chaîne de valeur en souffrira, y compris les producteurs agricoles, les manutentionnaires de grain et les exportateurs. Si nous ne nous assurons pas de l'entrée sur le marché de notre production croissante, des Canadiens perdront leur emploi et les investissements relatifs à la croissance et à la recherche axée sur l'innovation seront restreints.

À l'inverse, la modernisation du système de transport du grain permettra au secteur agricole canadien de prospérer et de créer des emplois tant dans les régions urbaines que rurales du Canada.

Le « rapport Barton » a désigné l'agriculture comme secteur ayant le potentiel de stimuler la croissance économique du Canada. Le Canada est aujourd'hui le cinquième plus grand exportateur de produits agricoles. Le rapport fixe l'objectif d'en faire le second plus important exportateur de produits agricoles et agroalimentaires au monde. Le plus récent budget établit pour le secteur une cible d'exportation de 75 milliards de dollars d'ici 2025, soit une augmentation de 50 % par rapport à aujourd'hui.

Le secteur agricole et agroalimentaire peut atteindre cette cible, faire croître l'économie et créer des emplois tant en milieu urbain qu'en milieu rural. Je souligne qu'avant même l'établissement des cibles ambitieuses de croissance dans le « rapport Barton », un emploi sur huit au Canada dépendait de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

La possibilité de tirer profit de notre réputation en tant que chef de file digne de confiance en matière d'aliments sécuritaires, nutritifs et durables nous ouvre des portes. Je veux souligner les mots « digne de confiance ». Cereals Canada rencontre régulièrement des clients du monde entier. En novembre et décembre de l'an dernier, nous avons effectué une tournée de 18 marchés importants afin de rencontrer des acheteurs de grains canadiens. Chacun de ces acheteurs se posait des questions sur la capacité du système de transport canadien d'acheminer les produits de manière fiable. Les questions à propos du système de transport canadien continuent de fuser en raison du fiasco de 2013-2014. Cette année-là, le Canada n'a pas livré la marchandise. Nous n'avons pas satisfait aux exigences d'expédition en temps opportun. Notre image de marque en a souffert et ne s'est pas complètement rétablie.

Les dispositions du projet de loi C-49 relatives au grain visent à s'assurer que les problèmes connus en 2013-2014 ne se reproduisent jamais plus. L'adoption de cette loi renforcera l'image

de marque du Canada de fournisseur fiable, ou digne de confiance, d'aliments sécuritaires, nutritifs et durables.

Notre capacité à atteindre les objectifs de croissance dépend de l'acheminement en temps voulu de notre production jusqu'aux marchés. C'est le marché international qui doit définir ce qu'est ce « temps voulu ». Nous n'atteindrons pas les objectifs si les fournisseurs de transport limitent notre capacité à répondre à la demande mondiale. Ce sont les répercussions des questions sur lesquelles se penche le Comité.

Cela m'amène à mon message le plus important à propos du projet de loi C-49 : adoptez rapidement cette loi, s'il vous plaît. Le projet de loi contribuera à instaurer une meilleure reddition de comptes sur le plan commercial en ce qui a trait au transport du grain, facilitera la planification du mouvement du grain et améliorera la transparence et les rapports. Il devrait devenir loi.

Je ne veux pas donner l'impression que le secteur du grain a reçu tout ce qu'il voulait. L'industrie avait demandé certaines dispositions (par exemple, le maintien des dispositions relatives à l'interconnexion étendue de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*) qui n'ont pas été intégrées au texte de loi. Aucune loi n'est parfaite, cependant. Nous croyons qu'il faut adopter le projet de loi.

Avant d'aller plus loin, je désire vous donner un aperçu de Cereals Canada. Cereals Canada réunit un ensemble vaste et diversifié de partenaires issus de tous les secteurs de la chaîne de valeur de l'industrie des céréales qui collaborent afin d'accroître la capacité concurrentielle de notre industrie céréalière, tant au Canada qu'à l'étranger. Nous comptons parmi nos membres des producteurs agricoles, des entreprises de manutention et de transformation du grain, des entreprises de développement de semences et de cultures, et des entreprises de transformation fabriquant un produit final.

Notre conseil d'administration se compose de membres de tous ces secteurs : 39 % d'agriculteurs; 39 % d'entreprises de manutention, d'exportation et de transformation du grain; 22 % d'entreprises de développement de semences et de cultures. Le budget de Cereals Canada provient des cotisations, qui sont réparties dans la même proportion que la composition du conseil d'administration.

La mission de Cereals Canada est d'« améliorer la compétitivité de l'industrie canadienne des céréales en assurant un leadership, au nom de la chaîne de valeur, aux initiatives clés d'intérêt commun et stratégique, notamment en matière d'innovation, de développement des marchés et de défense et promotion ». Je vous en parle parce que je veux souligner certains mots et expressions, « chaîne de valeur » entre autres. Tous les secteurs de l'industrie doivent être profitables si nous voulons atteindre notre but de croissance et de développement. Les maillons de notre chaîne de valeur doivent être des partenaires de cette croissance et non pas des concurrents.

LA NÉCESSITÉ D'UNE LOI

Les lacunes du système de transport du grain ont été mises en évidence en 2013-2014 lorsqu'il a subi une défaillance importante. Cette défaillance systémique a eu des répercussions sur l'ensemble de la chaîne de valeur et a nui à l'image de marque et à la réputation du Canada en tant que fournisseur fiable de produits agricoles, ce qui a entraîné la perte de ventes. Cette crise a causé préjudice aux agriculteurs, aux entreprises de manutention du grain, aux exportateurs, aux transformateurs canadiens à valeur ajoutée et finalement à l'économie canadienne dans son ensemble.

Ce n'était pas la première fois que le système de transport a manqué à ses devoirs envers l'un des plus grands secteurs du Canada. Des commissions et des examens antérieurs le prouvent clairement, comme les études réalisées par le défunt juge Estey et par Arthur Kroeger, ainsi que le rapport préparé par les agents de la haute direction de la chaîne de valeur du grain. L'histoire montre que si les problèmes structurels sous-jacents ne sont pas réglés, le système de transport connaîtra de nouveau des ratés. L'agriculture et l'économie canadiennes ne peuvent pas se permettre que cette situation se reproduise.

La situation de monopole des compagnies de chemin de fer est la principale raison pour laquelle l'environnement du transport du grain ne fonctionne pas dans le but de maximiser la probabilité de la chaîne de valeur tout entière. Les expéditeurs sont pratiquement tous desservis par un seul transporteur et sont assujettis à des prix et des stratégies de service monopolistiques. Le gouvernement a par conséquent un rôle crucial à jouer dans l'établissement d'une structure réglementaire favorisant un équilibre concurrentiel mesuré et approprié.

La réforme du système fonctionnera uniquement si la structure législative et réglementaire du transport du grain est modifiée de manière à reproduire les conditions caractérisant un milieu concurrentiel.

Il convient de souligner que le rendement record de la récolte de 2013, que les critiques de la réforme citent souvent comme une cause de la crise du transport de 2013-2014, ne constitue pas une anomalie. La production de grain au Canada continue de croître, tout comme la demande mondiale. L'investissement en recherche axée sur l'innovation et les améliorations apportées aux techniques de production (telles que l'agriculture de précision) ont engendré une forte tendance à la hausse de la production canadienne de grain. C'est bon pour les producteurs agricoles, bon pour l'industrie et bon pour le Canada, mais seulement si nous pouvons acheminer nos produits jusqu'aux marchés.

La récolte de 2017 a aussi été l'une des plus importantes enregistrées. Si on parle du blé, la qualité de la récolte de 2017 est inégalée. Cela signifie que les exportateurs canadiens ont la possibilité de faire de fortes ventes à très bon prix. Mais le rendement du transport ferroviaire, et d'une compagnie de chemin de fer en particulier, nous ralentit. Par exemple, au cours de la semaine 25 (du 14 au 20 janvier – les dernières données disponibles au moment de la

rédaction), une compagnie de chemin de fer n'a fourni que 2 444 des 4 065 wagons demandés par les expéditeurs (60 % de la demande) selon l'Agriculture Transportation Coalition. Cette loi est nécessaire afin d'offrir aux producteurs agricoles et aux expéditeurs de grain des options concurrentielles.

COMMENTAIRES SUR DES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DU PROJET DE LOI C-49

Le projet de loi C-49 nous fera passer à un système de transport du grain plus responsable et plus fiable. C'est une bonne nouvelle pour toutes les personnes concernées, y compris nos clients.

Les industries du grain, des oléagineux et des cultures spéciales ont été unanimes dans leur demande de mesures contribuant à assurer la responsabilisation des compagnies de chemin de fer en ce qui a trait au rendement. La loi contribuera à corriger le déséquilibre existant entre le pouvoir de marché des compagnies de chemin de fer et celui des expéditeurs captifs.

La loi contient les principaux éléments positifs suivants :

- des outils qui permettront aux expéditeurs de tenir les compagnies de chemin de fer financièrement responsables de leur rendement en matière de service;
- des processus améliorés via l'Office des transports du Canada (l'Office);
- des éclaircissements sur la responsabilité des compagnies de chemin de fer grâce à une meilleure définition d'un service adéquat et convenable dans la *Loi sur les transports au Canada*;
- des exigences accrues en matière de déclaration et de planification d'urgence par les compagnies de chemin de fer.

S'il est adopté, le projet de loi C-49 contribuera à rééquilibrer le pouvoir de marché dont disposent les compagnies de chemin de fer grâce à des mesures imitant ce qui se passerait dans un environnement de concurrence. Il s'agit d'une politique publique et économique avisée.

Bien que l'aspect le plus important de la loi soit le renforcement de la responsabilisation des compagnies de chemin de fer, toutes ses dispositions sont importantes. L'amélioration des processus de l'Office est capitale afin de veiller à déceler les problèmes et à les régler avant qu'ils ne se transforment en défaillances majeures. Combinée aux éclaircissements sur ce qui constitue un service adéquat et convenable, elle contribuera à s'assurer que le système de transport canadien répondra aux attentes de nos clients, tant au Canada qu'à l'étranger.

Je désire évoquer pour terminer un enjeu qui n'est pas directement abordé par la loi, soit les ressources dont dispose l'Office. Le projet de loi C-49 exige davantage de l'Office, notamment des enquêtes sur les problèmes systémiques, des décisions sur les arrêtés d'interconnexion de longue distance et l'arbitrage des ententes sur le niveau de service. L'Office doit en même temps poursuivre le travail qu'il effectue déjà.

Cereals Canada demande au Comité sénatorial permanent des transports et des communications de mettre l'accent sur la nécessité d'accorder des ressources supplémentaires à l'Office afin qu'il puisse s'acquitter des nouvelles responsabilités prescrites par le projet de loi C-49. Si l'Office n'obtient pas les ressources nécessaires, il sera incapable de rendre les décisions à point nommé. Des expéditions n'auront pas lieu et la réputation du Canada à titre de fournisseur de confiance en souffrira. Si je peux me permettre, je proposerais au Comité de prévoir une date d'audience six mois après la sanction royale du projet de loi C-49 dans le but explicite d'établir si les ressources supplémentaires requises ont été accordées à l'Office.

ANNEXE : POSSIBILITÉS D'AMÉLIORATION DU PROJET DE LOI C-49

Cereals Canada réitère sa position phare selon laquelle il faut adopter le projet de loi C-49 dans les plus brefs délais. Cela signifie que Cereals Canada appuie le passage du projet de loi à l'étape suivante sans aucune modification. L'examen d'amendements au projet de loi C-49 retarderait son adoption, ce qui pourrait être nocif pour notre industrie selon Cereals Canada.

Cependant, si le Sénat choisit pour d'autres raisons de proposer des amendements au projet de loi C-49, il devrait étudier des changements aux dispositions du projet de loi concernant le grain.

Les dispositions relatives à l'interconnexion étendue de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*, maintenant échues, permettaient une concurrence véritable au sein du système ferroviaire canadien. Les dispositions relatives à l'interconnexion de longue distance n'auront pas le même effet sur la concurrence, mais on peut les améliorer. Les membres exportateurs de Cereals Canada font deux propositions simples :

- que les élévateurs ayant accès à un point d'interconnexion se trouvant dans un rayon de 30 km ne soient pas exclus du recours à l'interconnexion de longue distance;
- que les installations desservies par les deux compagnies de chemin de fer ne soient pas exclues du recours à l'interconnexion de longue distance.

Même si un élévateur a accès à une deuxième compagnie de chemin de fer (ou à un point d'interconnexion dans un rayon de 30 km), le transporteur concurrent peut ne pas vouloir ou ne pas être capable d'acheminer le grain à la bonne destination. Dans ce cas, l'élevateur sera en pratique captif du transporteur pouvant acheminer le produit à destination. Il est alors raisonnable de permettre à cette entreprise un accès concurrentiel à un autre transporteur au moyen des dispositions du projet de loi C-49 relatives à l'interconnexion de longue distance.