

Dutton : 1

Au Comité sénatorial permanent des transports et des communications : Transport ferroviaire

Votre comité décidera de l'avenir du transport ferroviaire au Canada.

Votre tâche en ce moment est aussi importante pour l'histoire de notre nation que celle de ceux qui ont imaginé un chemin de fer pour unir la Confédération et enfoncé le dernier crampon le 7 novembre 1885. Votre tâche est d'établir une législation qui assurera aux expéditeurs de notre pays un accès rapide, efficient et concurrentiel aux marchés mondiaux. Votre tâche est de veiller à ce que les actionnaires des compagnies de chemin de fer continuent de bénéficier d'un rendement de leur investissement. Votre tâche est de trouver le point d'équilibre que des piles de thèses, des réunions innombrables, des tonnes d'exams, de commissions et de lois n'ont pas encore réussi à identifier afin de résoudre le problème du transport au sein de notre nation. Votre tâche est importante. Elle est non seulement importante, mais essentielle et encore plus urgente aujourd'hui car la chaîne mondiale de production et d'approvisionnement du pays participe au changement de paradigme du commerce mondial. La concurrence s'intensifie sur les marchés mondiaux. Le Canada devra hausser la barre pour demeurer dans la course.

Le monde où nous vivons change de paradigme.

Ce qui est différent aujourd'hui, c'est que nous n'avons plus le loisir de nous tromper; par le passé, le grain captif pouvait prendre son temps pour arriver au marché, les fournisseurs pouvant quand même le livrer à un marché prenant son mal en patience, n'ayant pas d'autre choix en raison d'une offre limitée. C'est ce qui s'est produit en 2013-2014; les acheteurs ont attendu leur marchandise pendant des mois. Maintenant, les acheteurs peuvent s'approvisionner ailleurs. Le commerce agricole a adopté un tout nouveau modèle, qui augmente la production des mêmes produits que les nôtres, destinés aux mêmes marchés; l'augmentation régulière de la production de l'AUS (ancienne Union soviétique) est une réalité qui change la donne dans les marchés mondiaux. J'aborderai la concurrence internationale plus loin dans cet exposé.

Qui nous sommes et ce que nous attendons des compagnies de chemin de fer.

Le Canada est un pays unique. L'Ouest du Canada génère le gros des exportations, dont 50 % proviennent de ma propre province, la Saskatchewan. L'Ouest est différent de l'Est; notre population est faible et nos consommateurs peu nombreux; nous avons un choix limité de cultures en raison de notre climat; nous n'avons pas d'axe nord-sud de transport ferroviaire nous donnant un accès facile aux consommateurs des États-Unis; nous sommes dans une zone sans accès maritime qui exporte 80 % de ce qu'elle produit. À la différence des États-Unis, nous n'avons pas de Mississippi. Les camions sont inefficaces et inabordables; transporter tout le grain par camion provoquerait une catastrophe environnementale. Nous avons tout simplement besoin du train pour nous rendre aux marchés. Qui plus est, nous n'avons pas d'autre choix que le train.

La production agricole n'est pas seule dans cette situation; le pétrole et la potasse, le bois d'œuvre et les fertilisants ainsi que la plupart des biens et services, grands ou petits, que nous souhaitons exporter doivent passer par le transport ferroviaire. Il nous faut tous utiliser les voies ferrées.

L'évolution du paradigme de la chaîne d'approvisionnement et du commerce mondial.

Le Canada est un pays exportateur. Nous pouvons fièrement faire état de statistiques prouvant notre feuille de route en tant que grenier du monde. Mais le monde a changé depuis les années 1990 : nous devons comprendre pourquoi l'évolution du paradigme des exportations dans le monde a une si grande incidence sur le Canada.

2.

Au moment de l'échec du communisme, l'AUS était une région importatrice. L'AUS, qui comprend la Russie, l'Ukraine, le Kazakhstan et d'autres pays dont j'ai de la difficulté à prononcer le nom ou que je ne pouvais pas pointer sur une carte jusqu'à récemment, font maintenant partie d'une communauté exportatrice mondiale livrant ses marchandises beaucoup plus rapidement et à prix bien moindre que nous à des clients qui sont beaucoup plus proches. La Russie a triplé sa production et doublé ses exportations au cours de la dernière décennie. Poussée par Poutine, elle a l'ambition de répéter l'exploit au cours de la prochaine décennie, et on ne parle ici que de la Russie. L'Ouzbékistan cultive l'ambérie; où qu'il puisse se trouver, l'Ouzbékistan faisait partie de l'AUS et l'ambérie facilement disponible et à moindre prix concurrencera les légumineuses canadiennes! Le Kazakhstan offre à la Turquie des lentilles à 50 USD la tonne métrique et livrées en quelques semaines et non pas en quelques mois comme les lentilles canadiennes (en quelques mois si nous pouvons obtenir un service ferroviaire!). La production de lentilles du Kazakhstan n'en est qu'à ses débuts. Nous avons vu des communiqués de presse à propos de la nouvelle Route de la Soie (voie ferrée) reliant cette région aux marchés, des investissements de la Chine dans les ports secs du Kazakhstan afin de livrer des marchandises par train au moment opportun, des investissements de la Chine dans le secteur agricole ukrainien et des succès des grands producteurs agricoles en matière d'agrandissement de la superficie cultivable et d'augmentation de la production sur ces terres. Nous savons que les exportations de cette région sont limitées par sa capacité logistique et ses installations portuaires, mais pas pour longtemps puisque des investissements sont faits dans de nouvelles infrastructures. La concurrence est réelle. La concurrence s'intensifie.

J'ai joint dans l'Annexe 1 des données sur la production en Ukraine et en Russie. Veuillez prendre note des éléments suivants :

1/ Les données de l'AUS comprennent la production d'autres pays que le Russie, qui augmente année après année dans tous les cas.

2/ La production augmente et la plupart des analystes s'attendent à une accélération de cette tendance à mesure que la superficie des terres augmentera et qu'une technologie et une logistique améliorées créeront un environnement plus propice.

Pourquoi l'intensification de la concurrence mondiale devrait-elle intéresser le comité?

En quoi la production de l'AUS doit-elle intéresser votre comité? Simplement en raison de ce qu'elle signifie : le Canada n'est plus un fournisseur essentiel; le grenier du monde fait face à une concurrence croissante et il est impératif pour cette raison de trouver une solution à nos problèmes chroniques de transport ferroviaire. Les denrées de l'AUS étaient offertes cette année à des prix se trouvant de 30 à 100 \$ sous les prix canadiens, avec des temps de transit plus courts. Une concurrence accrue signifie souvent une diminution des marges de profit. Celles-ci ont chuté radicalement pour les exportateurs canadiens; dans un contexte de faible marge de profit, l'industrie ne peut pas tolérer de

perturbations du service. L'insuffisance du service ferroviaire constitue une perturbation. L'insuffisance du service ferroviaire fait porter aux expéditeurs un fardeau financier plus lourd.

À quoi la demande mondiale ressemblera-t-elle et comment le Canada est-il placé pour l'approvisionner?

Le grain canadien doit-être concurrentiel à l'échelle mondiale. Je prévois que la demande agricole se scindera en deux chaînes de valeurs : le vrac et les produits de PI particuliers. Le commerce évolue. Les consommateurs sensibles aux produits à revenu plus élevé exigent des aliments de qualité. Ces deux modèles offrent des possibilités sur le plan de la demande. En ce qui concerne le Canada, les produits de qualité supérieure traités comme ingrédients constituent le défi le plus évident, mais un volume élevé exige un service ferroviaire et des frais de surestaries pour les navires, ce qui est coûteux. Le Canada devrait viser une présence dans les deux filières, mais nous ne pourrions investir que la première, compte tenu de notre modèle actuel de service ferroviaire; même dans ce contexte, les grands expéditeurs dépendront de liaisons fiables, au moment opportun, vers les marchés mondiaux. (Se reporter aux données de l'Ag Transport Coalition pour constater la manière dont les transporteurs ferroviaires desservent les expéditeurs plus modestes par rapport aux plus importants, ce qui aidera à comprendre de quelle façon les compagnies de chemin de fer fonctionnent à l'heure actuelle.)

3.

Le Canada est de toute évidence bien placé pour approvisionner le créneau du marché de haute qualité (les variétés répondant à certaines exigences en tant qu'aliment ou ingrédient alimentaire). L'Ouest du Canada bénéficie d'un réseau de production très technique intégrant la recherche des connaissances, la phytogénétique et des producteurs novateurs; nous avons de riches investissements dans le secteur en tant que fournisseurs et une infrastructure de transformation permettant de répondre à la demande. L'investissement récent du Canada dans les supergrappes montre que la vision de l'avenir de l'agriculture doit dépasser le rôle traditionnel du fournisseur de marchandises en vrac.

Permettre l'investissement dans une SUPERGRAPPE ou pas?

L'investissement dans la SUPERGRAPPE DES INDUSTRIES DES PROTÉINES confirme l'intention du gouvernement du Canada de combattre les bas prix des marchandises par une industrie à valeur ajoutée, celle de la protéine. Vous savez, la protéine constitue une valeur ajoutée dans l'industrie, un créneau. La protéine ne peut pas être expédiée par train-bloc de 135 unités de 12 000 tm avec un seul arrêt, le modèle que les transporteurs ferroviaires préféreraient. La protéine est le genre de modèle d'affaires qui ajoute beaucoup de valeur et qui est nécessaire. Ce modèle d'affaires exige un service fiable en tout temps, sans exception, et toute l'année, année après année. C'est un niveau de service que les transporteurs ferroviaires n'offrent pas.

À quel type de demande répondons-nous et répondrons-nous?

Voilà donc le défi; du point de vue du transporteur ferroviaire, il est beaucoup plus facile de haler un placement de 100 à 135 wagons. Les gros placements sont récompensés par un traitement et des prix préférentiels. Je ne crois pas surprendre qui que ce soit en affirmant que les transporteurs ferroviaires préféreraient que ce modèle soit le seul.

L'Annexe 2 contient trois liens vers autant de plaintes déposées par Naber Seed & Grain Co. Ltd. auprès de l'OTC en :
1999;
2001;
2002.

De façon ironique, Naber Seed & Grain Co. Ltd. a déposé son bilan au moment où l'OTC rendait une décision en sa faveur à propos de sa plainte de 2002. La famille Naber a perdu son entreprise et beaucoup de producteurs agricoles ont perdu de l'argent dans l'affaire en raison du grain impayé.

La faillite a-t-elle été causée par l'impossibilité de générer des recettes en raison de la médiocrité chronique du service ferroviaire, telle que documentée par les trois plaintes à l'OTC qui l'ont précédée?

On trouvera dans l'Annexe 2 un lien vers la plainte déposée par WESTERN GRAIN, une entreprise autrefois détenue par ma famille.

Western Grain a déposé en 2009 auprès de l'OTC une plainte relative au niveau de service. Le jugement rendu en 2010 a été en notre défaveur en raison d'écart entre les chiffres du CN et les nôtres. Les chiffres du CN indiquaient que le transporteur avait respecté les exigences. Nos chiffres indiquaient le contraire. L'OTC a retenu les chiffres du CN. Nous avons vendu l'entreprise en 2011. Selon nous, notre vision de fournir des grains constituant des ingrédients alimentaires de qualité supérieure n'était pas viable en l'absence d'un service ferroviaire fiable et nous ne trouvons pas de solution à notre incapacité d'approvisionner la chaîne de valeur que nous avons bâti, et encore moins pour faire croître notre entreprise. Nous avons vendu.

4.

La raison pour laquelle j'ai joint ces décisions de l'OTC est qu'elles documentent des problèmes chroniques datant de 1999, qui s'ajoutent aux événements de 2013 et de 2018 : l'éternel combat des expéditeurs pour obtenir du service n'a rien de neuf. Nous sommes maintenant en 2018 et le niveau de service à ADM (l'entreprise ayant acheté Western Grain à notre famille et qui m'emploie) se trouve sous la barre de 35 %; la rumeur veut que les choses empireront avant de s'améliorer. On s'attend à ce que les statistiques indiquent que le ratio entre les commandes passées et les commandes reçues chute aussi bas que 20 % la semaine prochaine. Ces données valident la décision de notre famille de vendre l'entreprise et ont comme incidence de limiter les investissements agricoles dans le secteur agroalimentaire canadien pour un temps indéfini.

Joindre les décisions de l'OTC permet aussi au comité de juger à quel point le processus est onéreux et fastidieux et de se rendre compte que des décisions rendues des mois après le fait ont un effet limité pour éliminer un problème chronique d'insuffisance.

L'avenir de l'exportation est entre vos mains

La tâche de votre comité est immense. Tant de voix cherchent à vous influencer! Il faut soupeser les intérêts de tant d'intervenants! L'enjeu a tant d'importance pour le pays, puisque le chemin de fer est une artère essentielle dans une région sans accès maritime! Il y a eu tant d'échecs documentés dans la recherche d'une solution, ce qui est la raison de votre présence ici aujourd'hui.

J'ai amorcé cet exposé par un examen technique de ce qui serait nécessaire pour apporter les changements dont nous avons besoin, mais j'ai décidé que mon courriel d'aujourd'hui ne devrait pas être technique, puisqu'à cette étape vous avez probablement entendu tout ce qui serait nécessaire du point de vue technique. Mon message porte sur l'incidence de la législation sur la vie des gens, sur l'investissement de ceux d'entre nous dont la réussite dépend du chemin de fer, sur les petites et grandes entreprises qui choisissent d'investir au Canada ou qui investissent dans la diversification et il porte aussi sur une vision du pays et sur la concurrence à laquelle nous faisons face pour maintenir le niveau de vie que nous connaissons au Canada aujourd'hui, si vous croyez comme moi que les exportations font partie de l'équation.

Honorables sénateurs membres de ce comité, responsables de fournir un second avis rempli de sagesse à notre grande nation, voilà pourquoi votre décision est maintenant aussi cruciale que d'enfoncer le dernier crampon : il faut que la voie ferrée unisse l'économie du pays, autant aujourd'hui qu'en 1885 et peut-être plus car nous nous sommes habitués à un mode de vie que nous partageons tous.

Quelques éléments techniques

Je crois que nous avons besoin de sanctions réciproques, de l'interconnexion, d'une fiche de rendement et d'un mécanisme de règlement. Je crois que les sanctions réciproques peuvent contribuer à instaurer un juste rapport de forces entre les expéditeurs et les fournisseurs. Je crois qu'une fiche de rendement établie par l'industrie et tenue à jour par l'organe indépendant qu'est l'OTC, une fiche alimentée par les données des deux parties et visant à documenter avec exactitude et indépendance le service réel fourni est nécessaire afin d'éviter la crise que nous connaissons maintenant, en 2018. Je crois que l'interconnexion instaure un élément de concurrence pour certains intervenants. Et lorsque, ou si, le service est insuffisant, le processus de recherche d'une solution devrait faire appel à des mesures proactives conçues de manière à corriger les problèmes liés au niveau de service au moyen d'actions définies : l'OTC doit pouvoir enquêter et assurer une médiation lorsque le niveau de service engendre des différends entre l'expéditeur et le transporteur. Ayant déposé une plainte auprès de l'OTC, je peux vous assurer que le processus est onéreux et intimidant et qu'il ne fonctionne pas.

5.

S'ils sont laissés à eux-mêmes, les transporteurs ferroviaires se comporteront exactement comme ils l'ont fait en 2013 et encore aujourd'hui, en 2018 : ils alloueront les ressources en fonction de leurs intérêts. C'est bien sûr le modèle en vigueur et, si cela doit changer, une intervention législative est clairement nécessaire et la tâche de votre comité est de décider laquelle.

Établir le besoin.

Les exportateurs de denrées agricoles doivent être à même d’approvisionner toute l’année, année après année, le marché mondial dans lequel ils sont en concurrence et votre comité doit donc énoncer clairement les objectifs de sa décision.

Le chemin de fer est essentiel pour chaque facette du commerce ou presque dans une région axée sur les ressources et n’ayant pas d’accès maritime.

En terminant, nous savons tous que le comité n’a pas d’autre choix que d’établir une loi veillant à ce que les compagnies de chemin de fer se conforment aux objectifs que voudra bien fixer le comité. Les transporteurs ferroviaires prouvent encore une fois en ce moment, en 2018, que l’allocation des ressources est en leur pouvoir et à leur discrétion. Le service documenté indique que les fournisseurs ont obtenu un tiers de ce dont ils avaient besoin pour honorer leurs ventes sur le plan international et si vous creusez ces données, vous constaterez que le niveau de service consenti aux petits expéditeurs est moindre que celui assuré aux grands. Les registres indiquent aussi que le niveau de service baisse depuis cinq mois, minant le bilan et nuisant aux ventes et à l’exécution des accords commerciaux, le CN ayant une feuille de route bien pire que celle du CFCP. Les transporteurs ferroviaires blâmeront l’hiver, mais l’hiver arrive tous les ans. Nous vivons au Canada. Nous avons un hiver chaque année; de façon générale, pourtant, ce n’est probablement pas en soi une question du temps qu’il fait : c’est plutôt un problème associé à la manière dont les compagnies de chemin de fer décident de répartir leurs ressources.

Les statistiques sur le niveau de service offert aux expéditeurs de grain par les compagnies de chemin de fer sont la preuve manifeste qu’il faut assujettir celles-ci à une loi détaillée afin qu’elles assurent un niveau de service équitable à une industrie agricole captive du transport ferroviaire et n’ayant pas d’accès maritime. Pour y arriver, on devra s’assurer que la loi établisse des règles du jeu raisonnablement équitables entre les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires.

En résumé, l’agriculture est un secteur à volume élevé de production et à faible marge de profit qui a toujours été en concurrence avec d’autres zones de production à volume élevé et à faible marge de profit; en 2018, toutefois, dans le contexte d’une hausse mondiale de l’offre et d’un potentiel élevé de hausse future de l’offre mondiale, le modèle du commerce mondial se redéfinit sous nos yeux.

La décision du comité établira le cadre du niveau de service ferroviaire sur lequel les expéditeurs pourront compter de manière fiable de la part des compagnies de chemin de fer détenues par des intérêts privés. Quel type de service votre décision établira-t-elle? Les expéditeurs voient le transport ferroviaire à la manière d’une compagnie d’électricité privée assurant un service aux citoyens et l’obligation d’assurer l’alimentation électrique n’est pas sélective. Votre comité décidera de quelle manière le service ferroviaire est assuré aux expéditeurs canadiens qui exportent nos ressources.

Le transport est crucial pour le bénéfice net de tous les intervenants en agriculture, du chercheur au consommateur, et est probablement le chaînon le plus important de la chaîne d’approvisionnement dépendant des exportations.

C’est aussi un chaînon canadien. Alors que la concurrence mondiale crée un nouveau paradigme pour le commerce agricole canadien et mondial, nous devons nous adapter pour protéger notre avenir.

Quant à la manière dont nous nous adapterons, l'avenir repose entre les mains du comité; il est temps de trancher.

Merci du temps et de l'attention que vous m'avez accordé à propos de cette importante question; je vous souhaite la meilleure des chances pour trouver des solutions.

6.

P.S. : Je joins aussi éditorial que j'ai rédigé en janvier alors que le service ferroviaire était à 54 % de la demande; c'est en même temps un court résumé du problème. PJ 3 :

<https://www.grainews.ca/2018/01/24/when-it-comes-to-rail-service-fifty-six-per-cent-is-not-a-passing-grade/>

Je n'ai pas joint la fiche de rendement de l'Ag Transport Coalition, puisque je crois que le comité l'examine à chaque semaine, tout comme les compagnies de chemin de fer. Je n'ai joint aucun des rapports, mais je crois que le comité a noté les écarts entre eux et c'est pourquoi l'OTC devrait avoir un mandat et qu'une fiche de rendement transparente et ayant des conséquences devrait faire partie de la boîte à outils des solutions. J'ai joint la fiche de rendement du service fourni à ADM, à Hamlin :

GW	Commandés	Reçus	%	
15	16	0	0%	Novembre
16	16	5	31%	
17	20	12	60%	
18	16	10	63%	
19	24	10	42%	
20	16	0	0%	
21	16	16	100%	Cela correspond à
22	7	7	100%	la pause de Noël
23	16	0	0%	
24	16	0	0%	
25	16	16	100%	
26	16	10	63%	
27	16	5	31%	Ces 16 wagons sont chargés, pas halés
28	16		0%	
29	16		0%	
30	16			
31				
32				
	259	91	35%	

Le tout respectueusement soumis.

Vicki Dutton

MÉMOIRE

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS TRANSPORT FERROVIAIRE

Le 23 février 2018

Vicki Dutton

C.P. 1, Paynton, SK

S0M 2J0

westernvicki@gmail.com

306-441-6699

Producteur de cultures

Producteur de semences Select

Producteur de bovins

Exportateur

Promoteur,

Développement du commerce du grain et des marchés, ADM AGRI INDUSTRIES

Nous possédons une ferme multigénérationnelle. J'ai toujours été mêlé à l'agriculture, sur plusieurs plans et de différentes manières, y compris comme membre des conseils d'administration de SASK PULSE GROWERS, de PULSE CANADA et de la Table ronde sur l'industrie des légumineuses.

J'ai combiné mes connaissances de responsable de la production, des marchés mondiaux, de l'exportation du Canada et du développement de créneaux de marché à l'intérieur de la chaîne de valeur. Je suis un penseur axé sur les solutions : je cherche des solutions. L'expédition ferroviaire du grain pose problème, et c'est un problème qui a perduré tout au long de ma carrière. Ce problème a maintenant le potentiel de nuire encore davantage à l'avenir d'un secteur précieux. J'apprécie beaucoup que le comité prenne le temps de prendre connaissance de cet exposé ainsi que de la traduction fournie par le personnel de soutien.

Bonne chance pour votre second avis rempli de sagesse!

Message de base

En qualité de membre du milieu de la production et de l'exportation agricole, je démontre que le monde évolue, que la production augmente et que le nouveau paradigme de la production mondiale rend intolérable à l'avenir le problème chronique du niveau de service ferroviaire offert aux exportateurs de l'Ouest du Canada.

Recommandations particulières

Établir les types d'exportation nécessaires pour favoriser l'agriculture et l'innovation agricole.

Deux modèles fonctionnent concurremment : les expéditeurs de gros volume et les expéditeurs visant un créneau de marché.

Établir ce que le pays attend des transporteurs ferroviaires en tant que fournisseurs de service.

Établir les mesures législatives nécessaires pour répondre à ces attentes.

Vicki Dutton

Annexes : JOINTES SÉPARÉMENT

1/ Tableau de la production

RUSSIE : Blé/Légumineuses/Colza

Graphes de la production de blé en Ukraine et en Russie

Veillez prendre note que cela n'englobe pas les autres pays faisant partie de la zone de production.

AUS : ANCIENNE UNION SOVIÉTIQUE

Source des données : Weber Commodities

2/ Décisions de l'OTC

Naber Seed & Grain Co. Ltd. : 3 décisions

Western Grain : 1 décision

3/ Éditorial de *GRAINNEWS*

Rédigé par Vicki Dutton

Publié le 24 janvier 2018

« 56% is not a passing grade » :

<https://www.grainews.ca/2018/01/24/when-it-comes-to-rail-service-fifty-six-per-cent-is-not-a-passing-grade/> (en anglais seulement).