

SENATE



SÉNAT

CANADA

Second Session
Forty-first Parliament, 2013-14

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

AGRICULTURE
AND FORESTRY

Chair:
The Honourable PERCY MOCKLER

Tuesday, May 13, 2014
Wednesday, May 14, 2014
Thursday, May 15, 2014
Monday, May 26, 2014

Issue No. 12

*First, second, third, fourth
and fifth (final) meetings on:*

Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act
and the Canada Transportation Act
and to provide for other measures

APPEARING:
The Honourable Gerry Ritz, P.C., M.P.,
Minister of Agriculture and Agri-Food

INCLUDING:
THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-30)

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
quarante et unième législature, 2013-2014

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

AGRICULTURE
ET DES FORÊTS

Président :
L'honorable PERCY MOCKLER

Le mardi 13 mai 2014
Le mercredi 14 mai 2014
Le jeudi 15 mai 2014
Le lundi 26 mai 2014

Fascicule n° 12

*Première, deuxième, troisième, quatrième
et cinquième (dernière) réunions concernant :*

Le projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du
Canada et la Loi sur les transports au Canada
et prévoyant d'autres mesures

COMPARAÎT :
L'honorable Gerry Ritz, C.P., député,
ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire

Y COMPRIS :
LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ :
(Projet de loi C-30)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE
ON AGRICULTURE AND FORESTRY

The Honourable Percy Mockler, *Chair*

The Honourable Terry M. Mercer, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

* Carignan, P.C. (or Martin) Chaput	Maltais Merchant Ogilvie
* Cowan (or Fraser) Dagenais Eaton	Oh Plett Robichaud, P.C.

* Ex officio members
(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Chaput replaced the Honourable Senator Tardif (*May 23, 2014*).

The Honourable Senator Eaton replaced the Honourable Senator Poirier (*May 14, 2014*).

The Honourable Senator Poirier replaced the Honourable Senator Beyak (*May 14, 2014*).

The Honourable Senator Beyak replaced the Honourable Senator Eaton (*May 14, 2014*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Buth (*May 13, 2014*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE L'AGRICULTURE ET DES FORÊTS

Président : L'honorable Percy Mockler

Vice-président : L'honorable Terry M. Mercer

et

Les honorables sénateurs :

* Carignan, C.P. (ou Martin) Chaput	Maltais Merchant Ogilvie
* Cowan (ou Fraser) Dagenais Eaton	Oh Plett Robichaud, C.P.

* Membres d'office
(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Chaput a remplacé l'honorable sénatrice Tardif (*le 23 mai 2014*).

L'honorable sénatrice Eaton a remplacé l'honorable sénatrice Poirier (*le 14 mai 2014*).

L'honorable sénatrice Poirier a remplacé l'honorable sénatrice Beyak (*le 14 mai 2014*).

L'honorable sénatrice Beyak a remplacé l'honorable sénatrice Eaton (*le 14 mai 2014*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénatrice Buth (*le 13 mai 2014*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, May 13, 2014:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Plett, seconded by the Honourable Senator Frum, for the second reading of Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Plett moved, seconded by the Honourable Senator Maltais, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 13 mai 2014 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Plett, appuyée par l'honorable sénatrice Frum, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Plett propose, appuyé par l'honorable sénateur Maltais, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 13, 2014
(24)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry met this day at 6:15 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Percy Mockler, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dagenais, Eaton, Maltais, Mercer, Mockler, Ogilvie, Oh, Plett, Robichaud, P.C., and Tardif (10).

In attendance: Aïcha Coulibaly, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, May 13, 2014, the committee began its consideration of Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures.

APPEARING:

The Honourable Gerry Ritz, P.C., M.P., Minister Agriculture and Agri-Food.

WITNESSES:

Agriculture and Agri-Food Canada:

Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch.

Transport Canada:

Lenore Duff, Director General, Surface Transportation Policy, Surface Freight Policy.

Justice Canada:

Sara Guild, Counsel, Agriculture and Food Inspection, Legal Services — AAFC;

Demeena Kaur Seyan, Counsel, Agriculture and Food Inspection, Legal Services;

Alain Langlois, Senior Legal Counsel, Transport, Legal Services.

Minister Ritz made an opening statement and, together with Mr. Meredith and Ms. Duff, answered questions.

At 7:13 p.m., the committee suspended.

At 7:19 p.m., the committee resumed.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 13 mai 2014
(24)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Percy Mockler (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dagenais, Eaton, Maltais, Mercer, Mockler, Ogilvie, Oh, Plett, Robichaud, C.P., et Tardif (10).

Également présentes : Aïcha Coulibaly, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente des communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat, le mardi 13 mai 2014, le comité amorce son étude du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

COMPARAÎT :

L'honorable Gerry Ritz, C.P., député, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire.

TÉMOINS :

Agriculture et Agroalimentaire Canada :

Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques.

Transports Canada :

Lenore Duff, directrice générale, Politique des transports terrestres, Politiques sur le transport terrestre des marchandises.

Justice Canada :

Sara Guild, avocate, Services juridiques, Agriculture et inspection des aliments — AAC;

Demeena Kaur Seyan, avocate, Services juridiques, Agriculture et inspection des aliments;

Alain Langlois, conseiller juridique principal, Transports, Services juridiques.

Le ministre Ritz fait une déclaration puis, avec M. Meredith et Mme Duff, répond aux questions.

À 19 h 13, la séance est suspendue.

À 19 h 19, la séance reprend.

Mr. Meredith, together with Ms. Duff, Ms. Guild, Ms. Kaur Seyan and Mr. Langlois, answered questions.

At 7:53 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 14, 2014
(25)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry met this day at 1:09 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Percy Mockler, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Beyak, Dagenais, Maltais, Mercer, Mockler, Ogilvie, Oh, Plett, Poirier, Robichaud, P.C., and Tardif (11).

In attendance: Aïcha Coulibaly, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, May 13, 2014, the committee continued its consideration of Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures.

WITNESSES:

Inland Terminal Association of Canada:

Perry Pellerin, Manager, GNP Source LTD.

Quorum Corporation:

Mark Hemmes, President (by video conference);

Bruce McFadden, Director, Research and Analysis (by video conference).

Battle River Railroad:

Ken Eshpeter, Chairman and CEO (by video conference).

OmniTRAX:

Merv Tweed, President.

Canadian National:

Claude Mongeau, President and CEO.

Canadian Pacific:

Robert Taylor, Assistant Vice President, North America Advocacy.

Canadian Canola Growers Association:

Rick White, Chief Executive Officer (by video conference).

M. Meredith répond aux questions, avec Mmes Duff, Guild et Kaur Seyan et M. Langlois.

À 19 h 53, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 14 mai 2014
(25)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts se réunit aujourd'hui, à 13 h 9, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Percy Mockler (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Beyak, Dagenais, Maltais, Mercer, Mockler, Ogilvie, Oh, Plett, Poirier, Robichaud, C.P., et Tardif (11).

Également présentes : Aïcha Coulibaly, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente des communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat, le mardi 13 mai 2014, le comité amorce son étude du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

TÉMOINS :

Inland Terminal Association of Canada :

Perry Pellerin, directeur, GNP Grain Source LTD.

Quorum Corporation :

Mark Hemmes, président (par vidéoconférence).

Bruce McFadden, directeur, Recherche et analyse (par vidéoconférence).

Battle River Railroad :

Ken Eshpeter, président-directeur général (par vidéoconférence).

OmniTRAX :

Merv Tweed, président.

Canadien National :

Claude Mongeau, président-directeur général.

Canadien Pacifique :

Robert Taylor, vice-président adjoint, Promotion des intérêts en Amérique du Nord.

Canadian Canola Growers Association :

Rick White, directeur général (par vidéoconférence).

Grain Growers of Canada:

Art Enns, Executive Member.

Mr. Pellerin and Mr. Hemmes each made opening statements and, together with Mr. McFadden, answered questions.

At 2:22 p.m., the committee suspended.

At 2:27 p.m., the committee resumed.

Mr. Tweed and Mr. Eshpeter each made opening statements and, together, answered questions.

At 3:10 p.m., the committee suspended.

At 3:15 p.m., the committee resumed.

Mr. Mongeau and Mr. Taylor each made opening statements and, together, answered questions.

At 4:16 p.m., the Honourable Senator Poirier replaced the Honourable Senator Beyak as a member of the committee.

At 4:20 p.m., the committee suspended.

At 4:27 p.m., the committee resumed.

Mr. White and Mr. Enns each made opening statements and, together, answered questions.

At 5:08 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 15, 2014
(26)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry met this day at 8:03 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Percy Mockler, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dagenais, Eaton, Maltais, Mercer, Mockler, Ogilvie, Oh, Plett, Robichaud, P.C., and Tardif (10).

In attendance: Aïcha Coulibaly, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, May 13, 2014, the committee continued its consideration of Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures.

WITNESSES:

Freight Management Association of Canada:

Robert H. Ballantyne, P. Eng., President.

Producteurs de grains du Canada :

Art Enns, membre de la direction.

MM. Pellerin et Hemmes font chacun une déclaration puis, avec M. McFadden, répondent aux questions..

À 14 h 22, la séance est suspendue.

À 14 h 27, la séance reprend.

MM. Tweed et Eshpeter font chacun une déclaration et répondent aux questions.

À 15 h 10, la séance est suspendue.

À 15 h 15, la séance reprend.

MM. Mongeau et Taylor font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 16 h 16, l'honorable sénatrice Poirier remplace l'honorable sénatrice Beyak à titre de membre du comité.

À 16 h 20, la séance est suspendue.

À 16 h 27, la séance reprend.

MM. White et Enns font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 17 h 8, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 15 mai 2014
(26)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts se réunit aujourd'hui, à 8 h 3, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Percy Mockler (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dagenais, Eaton, Maltais, Mercer, Mockler, Ogilvie, Oh, Plett, Robichaud, C.P., et Tardif (10).

Également présentes : Aïcha Coulibaly, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente des communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat, le mardi 13 mai 2014, le comité amorce son étude du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

TÉMOINS :

Association canadienne de gestion du fret :

Robert H. Ballantyne, Ing., président.

Canadian Trucking Alliance:

Stephen Laskowski, Vice President, Economic Affairs;
Jonathan Blackham, Policy and Government Relations
Assistant.

Prince Rupert Port Authority:

Andrew Mayer, Vice President, Commercial and Regulatory
Affairs (by video conference).

Thunder Bay Port Authority:

Tim Heney, Chief Executive Officer (by video conference).

Mr. Ballantyne and Mr. Laskowski each made opening
statements and, together with Mr. Blackham, answered
questions.

At 9:02 a.m., the committee suspended.

At 9:07 a.m., the committee resumed.

Mr. Mayer and Mr. Heney each made opening statements and,
together, answered questions.

At 9:51 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 15, 2014
(27)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry
met this day at 2 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the
Honourable Percy Mockler, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators
Maltais, Mercer, Mockler, Ogilvie, Oh, Plett, Robichaud, P.C.,
and Tardif (8).

In attendance: Aïcha Coulibaly, Analyst, Parliamentary
Information and Research Service, Library of Parliament; and
Mona Ishack, Communications Officer, Communications
Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on
Tuesday, May 13, 2014, the committee continued its
consideration of Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain
Act and the Canada Transportation Act and to provide for other
measures.

WITNESSES:

Barley Council of Canada:

Phil de Kemp, President of the Malting Industry Association
of Canada.

Alliance canadienne du camionnage :

Stephen Laskowski, vice-président, Affaires économiques;
Jonathan Blackham, adjoint, Politique et relations
gouvernementales.

Prince Rupert Port Authority :

Andrew Mayer, vice-président, Affaires commerciales et
réglementaires (par vidéoconférence).

Thunder Bay Port Authority :

Tim Heney, président-directeur général (par vidéoconférence).

MM. Ballantyne et Laskowski font chacun une puis, avec
M. Blackham, répondent aux questions.

À 9 h 2, la séance est suspendue.

À 9 h 7, la séance reprend.

MM. Mayer et Heney font chacun une déclaration puis,
ensemble, répondent aux questions.

À 9 h 51, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la
présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 15 mai 2014
(27)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts se
réunit aujourd'hui, à 14 heures, dans la pièce 2 de l'édifice
Victoria, sous la présidence de l'honorable Percy Mockler
(*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs
Maltais, Mercer, Mockler, Ogilvie, Oh, Plett, Robichaud, C.P.,
et Tardif (8).

Également présentes : Aïcha Coulibaly, analyste, Service
d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du
Parlement; et Mona Ishack, agente des communications,
Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat, le
mardi 13 mai 2014, le comité amorce son étude du projet de
loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi
sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

TÉMOINS :

Barley Council of Canada :

Phil de Kemp, président de la Malting Industry Association of
Canada.

Pulse Canada:

Greg Cherewyk, Chief Operating Officer.

Alberta Wheat Commission:

Kevin Bender, Commission Director.

Canadian Federation of Agriculture:

Humphrey Banack, Vice-President (by video conference).

Mr. de Kemp, Mr. Cherewyk, Mr. Bender and Mr. Banack each made opening statements and, together, answered questions.

At 2:58 p.m., the committee suspended.

At 3:05 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda.

It was agreed that the committee would conduct clause-by-clause consideration of Bill C-30 on Monday, May 26, 2014 from 7 to 9 p.m., on division.

At 3:23 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, May 26, 2014

(28)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry met this day at 7:04 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Percy Mockler, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Chaput, Dagenais, Eaton, Maltais, Mercer, Mockler, Oh, Plett and Robichaud, P.C. (9).

In attendance: Aïcha Coulibaly, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, May 13, 2014, the committee continued its consideration of Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures.

WITNESSES:

Agriculture and Agri-Food Canada:

Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch.

Pulse Canada :

Greg Cherewyk, directeur de l'exploitation.

Alberta Wheat Commission :

Kevin Bender, directeur de la commission.

Fédération canadienne de l'agriculture :

Humphrey Banack, vice-président (par vidéoconférence).

MM. de Kemp, Cherewyk, Bender et Banack font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 14 h 58, la séance est suspendue.

À 15 h 5, conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, le comité reprend ses travaux à huis clos afin d'examiner un projet d'ordre du jour.

Il est convenu, avec dissidence, que le comité effectue l'étude article par article du projet de loi C-30 le lundi 26 mai 2014 de 19 heures à 21 heures.

À 15 h 23, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le lundi 26 mai 2014

(28)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts se réunit aujourd'hui, à 19 h 4, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Percy Mockler (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Chaput, Dagenais, Eaton, Maltais, Mercer, Mockler, Oh, Plett, Robichaud, C.P. (9).

Également présentes : Aïcha Coulibaly, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente des communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat, le mardi 13 mai 2014, le comité amorce son étude du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

TÉMOINS :

Agriculture et Agroalimentaire Canada :

Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques.

Transport Canada:

Lenore Duff, Director General, Surface Transportation Policy,
Surface Freight Policy.

Department of Justice Canada:

Sara Guild, Counsel, Agriculture and Food Inspection, Legal
Services;

Demeena Kaur Seyan, Counsel, Agriculture and Food
Inspection, Legal Services;

Alain Langlois, Senior Legal Counsel, Transport, Legal
Services.

It was agreed that the committee invite the departmental
officials present to come to the table to answer any technical
questions that may arise during clause-by-clause consideration of
Bill C-30.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause
consideration of Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain
Act and the Canada Transportation Act and to provide for other
measures.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, stand
postponed.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 5.1 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that clause 7 carry.

It was agreed that clause 8 carry.

It was agreed that clause 9 carry.

It was agreed that clause 10 carry.

It was agreed that clause 11 carry.

It was agreed that clause 12 carry.

It was agreed that clause 13 carry.

It was agreed that clause 14 carry.

It was agreed that clause 15 carry.

It was agreed that clause 1, which contains the short title,
carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

It was agreed that observations be appended to the committee's
report on the bill.

Transports Canada :

Lenore Duff, directrice générale, Politique des transports
terrestres, Politiques sur le transport terrestre de
marchandises.

Ministère de la Justice Canada :

Sara Guild, avocate, Services juridiques, Agriculture et
inspection des aliments;

Demeena Kaur Seyan, avocate, Services juridiques,
Agriculture et inspection des aliments;

Alain Langlois, conseiller juridique principal, Transports,
Services juridiques.

Il est convenu d'inviter les responsables ministériels à la table
afin qu'ils puissent répondre aux questions de nature technique
que les membres pourraient avoir dans le cadre de l'étude
article par article du projet de loi C-30.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article
du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du
Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant
d'autres mesures.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu de reporter l'étude de l'article 1, qui contient le
titre abrégé.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter l'article 5.1.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

Il est convenu d'adopter l'article 7.

Il est convenu d'adopter l'article 8.

Il est convenu d'adopter l'article 9.

Il est convenu d'adopter l'article 10.

Il est convenu d'adopter l'article 11.

Il est convenu d'adopter l'article 12.

Il est convenu d'adopter l'article 13.

Il est convenu d'adopter l'article 14.

Il est convenu d'adopter l'article 15.

Il est convenu d'adopter l'article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi.

Il est convenu d'annexer des observations au rapport du comité
sur le projet de loi.

It was agreed that the chair, deputy chair and the sponsor of the bill, the Honourable Senator Plett, be empowered to approve the final version of the observations being appended to the report taking into consideration today's discussion and with any necessary editorial, grammatical or translation changes as required.

It was agreed that Bill C-30 be reported with observations to the Senate at the earliest opportunity.

At 7:33 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu que le président, le vice-président et le parrain du projet de loi, l'honorable sénateur Plett, aient l'autorisation d'approuver la version définitive des observations annexée au rapport en tenant compte de la discussion d'aujourd'hui et à laquelle aura été apporté tout changement jugé nécessaire, que ce soit au niveau de la forme, de la grammaire ou de la traduction.

Il est convenu de faire rapport dès que possible au Sénat du projet de loi C-30 avec des observations.

À 19 h 33, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Kevin Pittman

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, May 27, 2014

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry has the honour to present its

FIFTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures, has, in obedience to the order of reference of May 13, 2014, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Your committee has also made certain observations, which are appended to this report.

Respectfully submitted,

Le président,

PERCY MOCKLER

Chair

**OBSERVATIONS to the
Fifth Report of the
Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry
(Bill C-30)**

The committee held nine hours of study hearing from twenty-four witnesses. While all witnesses, with the exception of two, agreed this legislation is necessary and were supportive of it achieving Royal Assent in an expeditious manner, the committee notes the following:

Many stakeholders believe that the Ministers of Transport and Agriculture and Agri-Food must consult with all stakeholders when establishing mandatory volume requirements and that these take into account producer car, short-line and corridor-by-corridor requirements.

Many stakeholders believe that the Government of Canada should implement the necessary regulations to give effect to farmer/grain company contracts, interswitching and service level agreements by the beginning of the new crop year on August 1, 2014.

Many stakeholders expressed concerns over the ambiguity surrounding service level agreements. While Bill C-30 gives the Canadian Transportation Agency the authority to regulate those service level agreements, the Canada Transportation Act does not provide for a definition of “adequate and suitable” or for “service obligations”. The bill accelerates the upcoming review of the Canada Transportation Act currently scheduled to begin June 2015. Consequently, the committee believes that during

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 27 mai 2014

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures, a, conformément à l'ordre de renvoi du 13 mai 2014, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Votre comité a aussi fait certaines observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**OBSERVATIONS au
cinquième rapport du Comité sénatorial permanent
de l'agriculture et des forêts
(Projet de loi C-30)**

Le Comité a consacré neuf heures d'audience à 24 témoins. Tous les témoins, sauf deux, ont convenu que cette loi est nécessaire et sont d'avis qu'elle devrait recevoir très rapidement la sanction royale. Cependant, le Comité note ce qui suit :

Plusieurs intervenants pensent que le ministre des Transports et le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire doivent consulter tous les intéressés pour fixer des exigences concernant les quantités à transporter obligatoirement et que celles-ci doivent tenir compte des wagons des producteurs, des lignes courtes et des exigences d'un couloir à l'autre.

Plusieurs intervenants pensent que le gouvernement du Canada devrait mettre en œuvre les règlements nécessaires pour donner effet aux contrats des producteurs de grains/des sociétés céréalières ainsi qu'aux ententes sur l'interconnexion et le niveau de service d'ici au début de la nouvelle campagne agricole le 1^{er} août 2014.

Plusieurs intervenants se sont dits inquiets de l'ambiguïté des ententes sur le niveau de service. Le projet de loi C-30 accorde à l'Office des transports du Canada le pouvoir de réglementer ces ententes sur le niveau de service. Toutefois, la Loi sur les transports au Canada ne définit pas ce qu'il faut entendre par « adéquat et approprié » et « obligations de service ». Le projet de loi anticipe sur le prochain examen de la Loi sur les transports au Canada, qui devrait commencer en juin 2015. En conséquence,

the upcoming review of the Canada Transportation Act, the examinations should include an exploration of definitions for “adequate and suitable” and for “service obligations”.

le Comité estime que, durant l'examen à venir de la Loi sur les transports au Canada, on devrait se pencher également sur la définition des termes « adéquat et approprié » et « obligations de service ».

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 13, 2014

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, to which was referred Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures, met this day at 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Percy Mockler (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. Minister, thank you for being here this evening. I will introduce you formally a bit later.

My name is Percy Mockler, Senator from New Brunswick and Chair of the Committee. I would ask senators to introduce themselves beginning with the deputy chair.

Senator Mercer: Senator Terry Mercer from Nova Scotia.

[*Translation*]

Senator Robichaud: Fernand Robichaud, Saint-Louis-de-Kent, New Brunswick.

[*English*]

Senator Tardif: Claudette Tardif from the province of Alberta.

[*Translation*]

Senator Maltais: Ghislain Maltais, Quebec.

[*English*]

Senator Oh: Senator Oh, Ontario.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Jean-Guy Dagenais, Quebec.

[*English*]

Senator Eaton: Nicky Eaton, Ontario.

Senator Plett: Don Plett from Manitoba.

Senator Ogilvie: Kelvin Ogilvie, Nova Scotia.

The Chair: Thank you, senators. Today, we will begin the study of Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures. It is known as the proposed Fair Rail for Grain Farmers Act.

The first panel consists of the Honourable Gerry Ritz, P.C., M.P., Minister of Agriculture and Agri-Food Canada. For the record, thank you, minister, for being here this evening to share your comments and vision with us.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 13 mai 2014

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, auquel a été renvoyé le projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures, se réunit aujourd'hui à aujourd'hui, à 18 h 15, pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Percy Mockler (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Monsieur le ministre, merci d'être parmi nous ce soir. La présentation officielle dans un instant.

Je m'appelle Percy Mockler, sénateur du Nouveau-Brunswick et président du comité. J'invite les sénateurs à se présenter. Commençons par le vice-président.

Le sénateur Mercer : Sénateur Terry Mercer, de la Nouvelle-Écosse.

[*Français*]

Le sénateur Robichaud : Fernand Robichaud, Saint-Louis-de-Kent, au Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

La sénatrice Tardif : Claudette Tardif, de l'Alberta.

[*Français*]

Le sénateur Maltais : Ghislain Maltais, Québec.

[*Traduction*]

Le sénateur Oh : Sénateur Oh, de l'Ontario.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Jean-Guy Dagenais, Québec.

[*Traduction*]

La sénatrice Eaton : Nicky Eaton, de l'Ontario.

Le sénateur Plett : Don Plett, du Manitoba.

Le sénateur Ogilvie : Kelvin Ogilvie, de la Nouvelle-Écosse.

Le président : Merci, sénateurs. Nous entreprenons aujourd'hui l'étude du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures. Son titre abrégé est Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

Parmi le premier groupe de témoins se trouve l'honorable Gerry Ritz, C.P., député et ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, de comparaître ce soir pour nous livrer vos observations et nous faire connaître votre opinion.

With the minister, we have Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch, Agriculture and Agri-Food Canada; and Lenore Duff, Director General, Surface Transportation Policy, Surface Freight Policy, Transport Canada. I thank officials for accompanying the minister.

I will invite the minister to make his presentation, to be followed by a question and answer session. Each senator will be given five minutes to ask questions before the chair recognizes another senator. We will have as many rounds as questions made available.

[Translation]

On that note, Mr. Minister, you have the floor.

[English]

Hon. Gerry Ritz, P.C., M.P., Minister Agriculture and Agri-Food: Thank you, Mr. Chair. I'm pleased to be here this evening to speak to Bill C-30. I want to thank senators for their efforts thus far in moving this bill forward.

Bill C-30 is good news for farmers, all commodity shippers and our Canadian economy. Canada's hardworking agriculture and food producers and processors generate close to 7 per cent of Canada's GDP and nearly \$100 billion in annual sales. The agriculture and food industry is the largest manufacturing employer in Canada generating one in eight jobs, with record exports topping some \$50 billion for the first time in Canada's history. Close to half of those exports were generated by grain alone. On average, 50 per cent of our wheat, barley, canola, peas, lentils and other world-class grain and oilseed crops are shipped to our customers here and around the world.

Our government continues to work collaboratively to modernize Canada's grain industry so it can capture exciting new opportunities in the global market place. We delivered on our commitment to bring marketing freedom to western grain farmers. We are investing in research into new disease-resistant productive crop varieties that will keep farmers competitive while helping them to meet the growing global demand for high quality foods and while lightening their environmental footprint.

We're opening up new markets around the world through the most aggressive trade agenda in Canadian history, including signing free trade agreements with key agricultural markets like the European Union and South Korea. Our customers in both of these markets are eager to have greater access to our quality Canadian food products under these new FTAs.

Accompagnent le ministre, Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques, Agriculture et Agroalimentaire Canada et Lenore Duff, directrice générale, Politique des transports terrestres, Transports Canada. Merci aux fonctionnaires d'accompagner le ministre.

J'invite le ministre à présenter son exposé. Une période de questions suivra. Chaque sénateur aura cinq minutes pour poser ses questions avant que la présidence ne donne la parole à un autre sénateur. Nous aurons le plus grand nombre de tours possible.

[Français]

Sur ce, monsieur le ministre, la parole est à vous.

[Traduction]

L'honorable Gerry Ritz, C.P., député, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire : Merci, monsieur le président. Je suis heureux de comparaître ce soir pour parler du projet de loi C-30. Je remercie les sénateurs des efforts qu'ils ont déployés jusqu'à maintenant pour faire avancer l'étude de cette mesure.

Le projet de loi C-30 est une bonne nouvelle pour les agriculteurs, tous les expéditeurs de marchandises et l'économie canadienne. Les vaillants agriculteurs, producteurs et transformateurs d'aliments sont à l'origine de près de 7 p. 100 du PIB du Canada et leurs ventes annuelles s'élèvent à près de 100 milliards de dollars. Le secteur agricole et agroalimentaire est l'employeur le plus important parmi les industries manufacturières du Canada. Il fournit un emploi sur huit et la valeur de ses exportations s'est chiffrée à plus de 50 milliards de dollars, un record pour le Canada. Les grains représentent près de la moitié de ces exportations. En moyenne, 50 p. 100 du blé, de l'orge, du canola, des pois, des lentilles et de nos autres grains et oléagineux de qualité mondiale sont expédiés à nos clients au Canada et un peu partout à l'étranger.

Le gouvernement continue de travailler en collaboration à la modernisation du secteur canadien des grains afin qu'il soit en mesure de saisir les nouvelles occasions stimulantes sur le marché mondial. Nous avons respecté notre engagement en offrant le libre choix du mode de commercialisation aux producteurs de céréales de l'Ouest. Nous investissons dans la recherche sur les nouvelles variétés performantes et résistantes aux maladies qui permettront aux producteurs de demeurer compétitifs tout en répondant à la demande mondiale croissante d'aliments de haute qualité et en réduisant leur empreinte écologique.

Nous ouvrons de nouveaux marchés dans le monde entier grâce au programme commercial le plus audacieux de l'histoire du Canada, qui repose notamment sur des accords de libre-échange avec nos principaux clients du secteur agricole, comme l'Union européenne et la Corée du Sud. Nos clients européens et coréens sont impatients d'avoir un meilleur accès à nos excellents produits alimentaires en vertu des nouveaux accords de libre-échange.

Last month I was in Korea, along with representatives from across our Canadian agricultural industry, to promote that agreement. While there, I met with the SPC Group, a major Korean buyer of Canadian wheat, that plans to purchase roughly 50 per cent more Canadian wheat to grow their market share in Asia.

To meet this new demand, Mr. Chair, Canada's farmers require an efficient, reliable and predictable transportation system to get those crops to market, all the more so this year given that Western farmers brought in a record harvest that was close to 50 per cent above the average. This year's record crop, combined with poor rail service, has led to a severe backlog of grains in Western Canada, as well as many other bulk commodities.

While the grain has started to move, thanks to the order-in-council issued on March 7, we must ensure that it keeps moving. Under the order-in-council, Canadian National and Canadian Pacific are currently required to carry some 500,000 metric tonnes of grain each per week. This weekly tonnage target is set according to CN's and CP's ability to move this volume without negatively affecting other commodities. The OIC's volume and reporting requirements will effectively expire on June 1, due to the reporting of the crop week. This legislation intends to extend these same volume requirements until the beginning of the new crop year, August 1. With seeding season upon us, it's absolutely critical to keep the grain moving so farmers can free up storage space for this year's harvest.

Bill C-30 will require rail companies to move 1 million tonnes of grain every week through to August 3, extending the volume requirement from the order-in-council. The act will allow us to set ambitious, achievable volume requirements for railways moving forward. It will give shippers of all commodities in the three Prairie provinces more rail options by extending interswitching rights. It will give the government powers to strengthen farmers' contracts with the grain companies.

It will also strengthen the accountability between shippers and the railways, thanks to an amendment passed at the House of Commons Agricultural Committee. The amendment would allow shippers who enter service-level agreements to be directly compensated for expenses they incur as a result of the railway's failure to meet their service obligations.

This amendment is a market-based solution to meet stakeholder requests for more balanced accountabilities between railways and shippers. For example, if a grain shipper has a service-level agreement with a rail company, and if the rail company does not meet those obligations — triggering demurrage

Le mois dernier, je suis allé en Corée avec des représentants de l'industrie céréalière canadienne pour faire la promotion de l'accord de libre-échange. J'ai profité de l'occasion pour rencontrer les représentants de l'un des principaux acheteurs coréens de blé canadien, le SPC Group, qui prévoit augmenter d'environ 50 p. 100 ses achats de blé canadien afin d'élargir sa part du marché asiatique.

Pour répondre à cette nouvelle demande, monsieur le président, les producteurs agricoles canadiens ont besoin d'un système de transport efficace, fiable et prévisible pour acheminer leurs récoltes vers les marchés, d'autant plus que cette année, ils ont eu une récolte record qui est de près de 50 p. 100 supérieure à la moyenne. La récolte record de cette année, ainsi que la médiocrité du transport ferroviaire ont eu pour conséquence une accumulation très importante de grains dans l'Ouest canadien et de nombreux autres produits de base en vrac.

L'acheminement du grain a commencé grâce au décret du 7 mars, mais nous devons veiller à ce que cela continue. Le décret oblige le Canadien National et le Canadien Pacifique à transporter chacun environ 500 000 tonnes métriques de grain par semaine. Le volume hebdomadaire ainsi ciblé a été établi en fonction de la capacité des deux chemins de fer de transporter ces grains sans que cela nuise au transport d'autres marchandises. Les exigences de volume et de rapport cessent d'être en vigueur le 1^{er} juin à cause de déclaration de la semaine-récolte. Le projet de loi vise à reconduire les mêmes exigences de volume jusqu'au début de la nouvelle campagne agricole, le 1^{er} août. Comme la période des semailles est imminente, il est essentiel de continuer à transporter le grain pour que les agriculteurs puissent libérer leurs installations d'entreposage pour la prochaine récolte.

Le projet de loi C-30 obligera les compagnies de chemin de fer à transporter un million de tonnes de grain toutes les semaines, jusqu'au 3 août, prolongeant l'exigence de volume établie par décret. La loi nous permettra d'établir pour l'avenir des exigences volumétriques ambitieuses mais réalistes pour les transporteurs. Elle multipliera pour les expéditeurs de tous les produits dans les trois provinces des Prairies les possibilités de transport ferroviaire en élargissant les droits d'interconnexion. Elle donnera au gouvernement le pouvoir de renforcer les contrats entre les agriculteurs et les sociétés céréalières.

La loi renforcera également la reddition des comptes entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires grâce à un amendement que le Comité de l'agriculture des Communes a adopté. Cet amendement permet aux expéditeurs qui concluent des ententes sur les niveaux de service de se faire indemniser directement pour les dépenses qu'ils subissent parce que la compagnie ferroviaire n'honore pas ses obligations en matière de service.

Cet amendement est une solution fondée sur le marché qui répond aux demandes des parties intéressées, soit un partage plus équilibré des responsabilités entre les compagnies ferroviaires et les expéditeurs. Par exemple, si un expéditeur de grains conclut une entente sur les niveaux de service avec une compagnie de

fees, for example — the grain shipper can ask the Canadian Transportation Agency to require the railway to provide compensation for those out-of-pocket expenses.

As well, our government will require the Canadian Transportation Agency to consult with the railways and other supply chain partners to discuss their plans regarding the movement of grain and other commodities during the upcoming year. The goal is to proactively bring together all the players in the chain to ensure the conversation happens up front at the beginning of the season.

We will also be able to ask for updated analyses, as needed, throughout the year. The Canadian Transportation Agency will then provide advice and information that will help the Minister of Transport and the Minister of Agriculture to determine further volume requirements going forward based upon this hard data. Furthermore, our government will also require the railways to provide more timely and detailed data regarding the movement of grain on a corridor-by-corridor basis.

Mr. Chair, together, these measures will ensure that Canadian shippers have access to a world-class logistic system that gets Canada's agricultural products and other commodities to market in a predictable and timely way. The grain industry and shippers across Canada support Bill C-30. With this legislation, our government is taking immediate concrete action to get the grain moving faster to port so Canada can meet its international sales commitments.

It's not the final step, however. Higher crop yields and better crop performance are the new normal, and we must be prepared for that. Our government will continue to engage the full value chain and the provinces to look at the challenges of transporting not only this year's record harvest but future harvests as well. We're encouraged to see the investments in new capacity across the prairies.

For the immediate term, there are a number of risk-management tools available to farmers as spring seeding gets under way. Producers are making good use of available risk-management tools, including the Advance Payments Program, which is specifically designed to assist with producers' cash flow pressures while commodities remain on farm.

Looking ahead, the future is bright for this core economic driver. With our highly skilled producers and our abundant land and water resources, Canadian agriculture is well positioned to meet growing demand in the global marketplace. Our government will continue to work with the Canadian agricultural and food industries to drive transformative change and lay down the

chemin de fer et que cette dernière ne respecte pas ses obligations en matière de service et que des frais de surestaries sont encourus, l'expéditeur peut maintenant demander à l'Office des transports du Canada d'obliger la compagnie de chemin de fer à verser une indemnité pour les frais en question.

En outre, le gouvernement exigera que l'Office des transports du Canada consulte les compagnies de chemin de fer et les autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement au sujet de leurs plans d'expédition de grains pour la prochaine campagne agricole. L'objectif est de réunir de manière proactive tous les intervenants de la chaîne pour s'assurer que le dialogue a lieu au début de la saison.

Nous pourrions aussi demander des analyses à jour, au besoin, tout au long de l'année. L'Office des transports du Canada fournira alors des conseils et des renseignements qui aideront les ministres des Transports et de l'Agriculture à déterminer s'il y a lieu ou non de prescrire des volumes obligatoires à l'avenir, en se fondant sur des faits objectifs. Le gouvernement exigera également des compagnies de chemin de fer qu'elles fournissent en temps opportun des données plus détaillées sur l'acheminement du grain dans chacun des couloirs de transport.

Monsieur le président, l'ensemble de ces mesures assurera aux expéditeurs canadiens l'accès à un système logistique de classe mondiale capable de transporter les produits agricoles et les autres marchandises du Canada vers les marchés d'une manière prévisible et sans retard. Le secteur du grain et les expéditeurs de tout le Canada appuient le projet de loi C-30. En proposant ce projet de loi, le gouvernement prend des mesures concrètes et immédiates pour accélérer le transport du grain vers les ports de façon que le Canada puisse honorer ses engagements de vente sur les marchés internationaux.

Il ne s'agit toutefois pas de la dernière étape. La hausse des rendements des cultures est la nouvelle norme et nous devons nous y préparer. Le gouvernement continuera de mobiliser l'ensemble de la chaîne de valeur et les provinces afin d'examiner les défis liés au transport de la récolte record de cette année et des futures récoltes. Les investissements qui se font dans de nouvelles capacités dans l'ensemble des Prairies sont encourageants.

Dans l'immédiat, au début des semailles, les producteurs agricoles peuvent compter sur un certain nombre d'outils de gestion des risques. Ils utilisent efficacement les outils de gestion des risques, notamment le Programme de paiements anticipés, qui est conçu spécialement pour répondre à leurs besoins en liquidités lorsque les produits restent dans l'exploitation.

En ce qui concerne l'avenir, les perspectives sont excellentes pour ce secteur essentiel de l'économie. Grâce à ses producteurs hautement qualifiés et à ses abondantes ressources en terres et en eau, le secteur agricole canadien est en très bonne position pour répondre à la demande croissante des marchés mondiaux. Le gouvernement du Canada continuera de collaborer avec le secteur

conditions required to unlock this sector's full economic potential.

This committee continues to work hard for the Canadian agricultural sector, and I thank you for that. I urge you to give this bill your careful consideration while moving it forward as expeditiously as possible. Thank you. I look forward to your questions.

Senator Mercer: Mr. Minister, thank you for being here again. It is always good to see you. Since the hammer is coming down here and there are time limits, I'll try to be quick.

You mentioned the 500,000 metric tonnes per week, per railroad, directed under the order-in-council. Are they meeting those requirements?

Mr. Ritz: Yes. The short answer is yes, senator.

Senator Mercer: Has there been any week when they haven't met that target?

Mr. Ritz: There was a gradual build-up to the last two weeks, when they met the requirement full on.

Senator Mercer: So they've only met the requirement for the last two weeks?

Mr. Ritz: That was part of the program under the OIC. They gained capacity each week, moving up to the beginning of May, up to that 500,000 metric tonnes.

Senator Mercer: So no fines have been levied?

Mr. Ritz: Not that I'm aware of.

Senator Mercer: The drafting of the legislation and the amendments to the legislation in the House of Commons ran into a snag or two when the report came back from committee, and then an improper amendment was discovered or appealed to the Speaker, and he ruled that it had to go back to the committee.

It took 42 days to get that done, and now it comes here and we're under the gun to get it done. I'm not suggesting we're not going to get it done; I think we will. But I get frustrated when legislation gets bogged down because of drafting legislation or improper amendments being made. Would you care to comment on that?

Mr. Ritz: I was disappointed, too, senator. We undertook an amendment. We thought we were on the right track, moving it through as we did. There was unanimous consent moving forward.

There was some question as to whether or not the committee had the ability to do that in the way they did. The Speaker's ruling took some time with the Easter break, as you well point out. I'm not sure if 42 days is accurate or not. I didn't count them. I know

agricole et agroalimentaire canadien afin de favoriser la transformation et d'établir les conditions nécessaires à la réalisation du plein potentiel économique du secteur.

Le comité continue de travailler fort pour l'agriculture canadienne. Je l'invite donc à examiner attentivement le projet de loi et à faire en sorte qu'il soit adopté le plus rapidement possible. Merci. J'attends les questions des sénateurs.

Le sénateur Mercer : Monsieur le ministre, merci de comparaître de nouveau. Il est toujours agréable de vous accueillir. Comme il y a ici un contrôle rigoureux et que le temps est limité, je serai bref.

Vous avez dit que le décret oblige chacune des compagnies de chemin de fer à transporter 500 000 tonnes métriques par semaine. Ces exigences sont-elles respectées?

M. Ritz : Oui. En un mot, oui, sénateur.

Le sénateur Mercer : Y a-t-il eu des semaines où l'objectif n'a pas été atteint?

M. Ritz : Il y a eu une augmentation progressive jusqu'aux deux dernières semaines, pendant lesquelles l'objectif a été parfaitement respecté.

Le sénateur Mercer : Elles n'ont donc respecté les exigences que ces deux dernières semaines?

M. Ritz : Cela faisait partie du programme prévu par le décret. Elles ont renforcé leur capacité chaque semaine jusqu'au début de mai pour atteindre ces 500 000 tonnes métriques.

Le sénateur Mercer : Aucune amende n'a été imposée?

M. Ritz : Pas que je sache.

Le sénateur Mercer : Dans la rédaction du projet de loi et les amendements qui y ont été apportés à la Chambre des communes, il y a eu un problème ou deux puisque, lorsque le comité a fait rapport du projet de loi, on a constaté qu'un amendement était irrecevable et on a demandé au Président de se prononcer. Il a statué que le projet de loi devait être renvoyé au comité.

Il a fallu 42 jours pour y parvenir. Maintenant que nous sommes saisis du projet de loi, nous devons nous précipiter. Je ne veux pas dire que nous n'allons pas faire le travail. Je crois que nous le ferons. Mais je trouve exaspérant que des projets de loi s'enlisent à cause du libellé ou d'amendements irrecevables. Qu'en pensez-vous?

M. Ritz : J'ai aussi été déçu, sénateur. Nous avons entrepris d'apporter un amendement. Nous pensions nous y prendre correctement. Il y avait consentement unanime pour procéder de cette manière.

On n'avait pas l'assurance que le comité avait le pouvoir de faire les choses comme il les a faites. À cause du congé de Pâques, il a fallu du temps pour obtenir une décision, comme vous l'avez fort bien dit. Je ne peux confirmer qu'il a fallu 42 jours. Je n'ai pas

each day mattered. At the end of the day, the railways were still under the OIC, and will be until June 2, I think, the date of that crop week. So the grain continued to move.

I was concerned, like you, that there was time lost, but at the end of the day we hope to make that up.

Senator Mercer: The service-level agreements that are referred to in the act and were referred to under the transportation amendments that took place recently do not specifically define “adequate and suitable.” Why wouldn’t we do that? This is the second or third bill we’ve had, or at least the second bill, where we’ve talked about “adequate and suitable.” It doesn’t appear in this bill either, but you’re going to try to define it in regulations.

One of the complaints since we passed the last piece of legislation on this was the fact that it didn’t have a strong enough definition and, indeed, that there were no teeth in the legislation — so that we don’t find ourselves in this position next year, when maybe the crop will be even bigger.

Mr. Ritz: There’s always that potential, senator.

We have a very strong legislative outline here with the amendment that was eventually passed by the committee and brought back to the house at the report and third reading stages. Then you underscore the backbone of that, as I said, in legislation with good regulations. The reason for regulations is that they are flexible. There are a number of commodities at risk here and we’re not going to increase grain movement at the expense of coal, potash, timber and the other bulk commodities, containers and so on.

The definition of “adequate and suitable,” for one, may be different for the next. To keep it as flexible as possible, the regulatory package will address that in each service-level agreement that is struck between the shipper of record and the railway of record.

Senator Mercer: Yes, but there are multiple shippers of record and railways of record. Let me move on, because I know my time is short.

I’ve talked to a number of farmers in Western Canada and some of them have suggested that the dismantling of the single desk at the Wheat Board contributed to the problems we’re seeing with the amount of grain being transported. In particular, without getting into the debate of the Wheat Board again, but talking about the fact that you proceeded with getting rid of the single desk, but there didn’t seem to be a plan in place to replace some of the things that the Wheat Board did. They had a role to play in booking transportation of grain.

Mr. Ritz: I would question the fact that you spoke to a number of farmers. I could name two or three who would give you that argument, not a lot. At the end of the day, the single desk removal has worked extremely well. You also have to recognize that this is the second year of freedom for western farmers.

calculé, mais je sais que chaque jour comptait. En fin de compte, les compagnies ferroviaires étaient toujours assujetties au décret, et elles le seront jusqu’au 2 juin, soit la date de cette semaine de campagne. Le transport du grain s’est poursuivi.

Comme vous, je m’inquiétais de ce temps perdu, mais nous espérons nous rattraper au bout du compte.

Le sénateur Mercer : Les accords sur les niveaux de service dont il est question dans la loi, ainsi que dans les modifications récentes en matière de transport, ne définissent pas expressément ce qui est « convenable ». Pourquoi ne pas donner une définition? C’est le deuxième ou le troisième projet de loi — au moins le deuxième — où se retrouve cette notion de « convenable ». Il n’y a pas de définition cette fois-ci non plus, mais vous allez essayer de la prévoir dans le règlement.

Depuis que nous avons adopté la dernière loi sur cette question, il a été déploré qu’il n’y ait pas de définition assez forte, que cette loi n’ait pas assez de mordant. Il faudrait éviter de nous trouver dans la même position l’an prochain, à un moment où les récoltes pourraient être encore plus abondantes.

M. Ritz : C’est toujours possible, sénateur.

Nous avons ici un cadre législatif très solide, grâce à l’amendement que le comité a fini par adopter et qui a été rapporté à la Chambre pour l’étape du rapport et la troisième lecture. Ce cadre législatif est étayé par une bonne réglementation, comme je l’ai dit. Si on opte pour la réglementation, c’est à cause de sa souplesse. Un certain nombre de produits sont ici à risque, et nous n’allons pas intensifier le transport du grain au détriment de celui du charbon, de la potasse, du bois et d’autres produits en vrac et des conteneurs, par exemple.

La définition de ce qui est « convenable » peut varier selon les cas. Pour préserver le maximum de souplesse, la réglementation tiendra compte de ce fait dans tous les accords sur les niveaux de service conclus entre l’expéditeur et le transporteur en cause.

Le sénateur Mercer : Oui, mais il y a de multiples expéditeurs et transporteurs ferroviaires. Puisque j’ai peu de temps, je passe à autre chose.

J’ai discuté avec un certain nombre d’agriculteurs dans l’Ouest du Canada, et certains d’entre eux ont avancé que l’abolition du monopole de la Commission canadienne du blé avait contribué aux problèmes actuels à cause du volume de grain à transporter. Sans reprendre le débat sur cette commission, je souligne que vous avez aboli ce comptoir unique, mais sans qu’il y ait quoi que ce soit de prévu pour remplacer certaines de ses fonctions. Elle avait un rôle à jouer dans l’organisation du transport du grain.

M. Ritz : Je mets en doute le fait que vous ayez discuté avec un certain nombre d’agriculteurs. J’en connais deux ou trois qui défendraient cette thèse, mais il n’y en a pas beaucoup. En fin de compte, l’abolition du comptoir unique a donné d’excellents résultats. Il faut aussi reconnaître que c’est la deuxième année de liberté pour les agriculteurs de l’Ouest.

The first year worked exceptionally well. There was a large crop then and a good volume was moved well ahead of schedule. Even this year, with the problems we've had, we had 30 per cent off the combine. That's called cash flow in anybody's books. Literally what happened is the wheels fell off in early December and the railways never tucked them back up under the cars again as we came back after the Christmas break. That was the problem this year.

Anybody who says the old single desk would have fixed this — the only thing I would give them in that regard is that the single desk dribbled the sales out so slowly that there never was a strain on the rail system.

Senator Mercer: My final question is again about the movement of grain. When we had the Wheat Board debate there was great discussion here about the availability of trucks moving grain south into the United States. Specific farmers I've talked to have told me that this is an issue: getting trucks out to do this and having enough available rolling stock to get the product moving. Have you had reports of that?

Mr. Ritz: There was some concern that more product may be moved south because the railways weren't. That was one of the corridors they weren't addressing, and still aren't in a significant way. The order-in-council says get the volumes to the coast where the boats are sitting and causing demurrage charges. There is a shortage of product moving to the States in a timely way.

It's starting to move down there. There was some concern. I know Cargill undertook moving a lot by truck to keep the feed mills operating, the General Mills and others down there. It's far more expensive and not as environmentally reasonable to move by truck as by rail. That's one of the reasons we moved to interswitching at 160 kilometres, with the ability to expand that.

Senator Mercer: I think that is a good move.

Mr. Ritz: I agree. Rather than a handful of elevators that have the ability to do that, we now have close to 200, plus the ability for Burlington Northern, who also partners with CP stateside, to come up and take that product south. At the end of the day, that will address a lot of those concerns.

Senator Plett: Thank you, minister. I want to make a comment, since my friend brought up the single desk. I also see one of the problems that doing away with the single desk has created. Farmers seeded 2 million more acres of wheat than they did under the single desk because they were happy they could go out and sell it on the free market, which has created that much more crop out there. That, as I said in my speech, is what you call proof in the pudding.

Tout a fonctionné à merveille la première année. Il y a eu des récoltes abondantes et une bonne partie de la production a été transportée bien en avance. Même cette année, avec les problèmes que nous avons éprouvés, 30 p. 100 de la production a été transportée dès qu'elle a été prélevée dans les champs. Ce sont des liquidités qui arrivent rapidement. Ce qui s'est passé, littéralement, c'est que le système a déraillé au début de décembre et que les transporteurs n'ont remis les wagons en route qu'après le congé de Noël. Voilà le problème qui a surgi cette année.

Quiconque prétend que le vieux système à comptoir unique aurait pu régler le problème... La seule réponse que je peux donner, c'est que le comptoir unique vendait la production tellement lentement que le réseau ferroviaire n'était jamais sollicité.

Le sénateur Mercer : Ma dernière question porte aussi sur le transport du grain. Lorsque nous avons tenu le débat sur la Commission canadienne du blé, il a été beaucoup question de la disponibilité de camions pour transporter le grain aux États-Unis. Des agriculteurs avec qui j'en ai parlé m'ont dit que c'était là un problème : trouver des camions pour faire ce transport et avoir assez de matériel roulant pour acheminer la production. Avez-vous de l'information à ce sujet?

M. Ritz : Il y avait des préoccupations. On transportait plus de produits vers le sud parce que les chemins de fer ne le faisaient pas. C'est l'un des couloirs qui étaient négligés et qui le sont encore de façon assez importante. Le décret dit qu'il faut accroître le volume de la production transportée vers la côte, où des navires attendent, ce qui donne lieu à des frais de surestaries. Il y aussi trop peu de production acheminée dans les délais vers les États-Unis.

On commence à acheminer la production vers le sud. Il y avait des inquiétudes. Je sais que Cargill a entrepris de faire beaucoup de transport par camion pour alimenter les minoteries, General Mills et d'autres. Le transport par camion est beaucoup plus coûteux et moins écologique que le rail. C'est pour cela, entre autres, que nous sommes passés à une distance d'interconnexion de 160 kilomètres, avec la possibilité d'aller plus loin encore.

Le sénateur Mercer : Je crois que c'est une bonne mesure.

M. Ritz : J'en conviens. Au lieu d'avoir seulement quelques éleveurs qui ont cette capacité, nous en sommes maintenant à près de 200. Et il est possible aussi que Burlington Northern, qui est associé au CP du côté des États-Unis, vienne chercher le produit pour le transporter vers le sud. En fin de compte, cela va calmer beaucoup d'inquiétudes.

Le sénateur Plett : Merci, monsieur le ministre. J'ai une observation à faire, puisque mon collègue a soulevé la question du comptoir unique. Je vois un autre problème que l'abolition du monopole a fait apparaître. Les agriculteurs ont ensemencé en blé 2 millions d'acres de plus que dans le régime de comptoir unique parce qu'ils étaient convaincus de pouvoir vendre le surcroît de production sur le marché libre. La production a donc été beaucoup plus abondante. Comme je l'ai dit dans mon intervention, on reconnaît l'arbre à ses fruits.

I want to talk a bit about interswitching. It's important to me, as you know, minister, being from Manitoba and having the Port of Churchill there. You briefly touched on this, but I would like you, if you would, to explain more about interswitching and how it increases competition between railways.

Specifically, our government has taken action to ensure that the Port of Churchill continues to be an important northern shipping port, including an important option through which farmers ship their grain to market. Will the increased interswitching distances improve things for the Port of Churchill, for Omnitracs and possibly other short-line railways?

Mr. Ritz: The short answer on the Churchill sub is, yes, it will help them. They will have a larger catchment area throughout Manitoba in order to feed up through there.

We've actually exceeded the dollars that were allowed under the changes in the single desk. There was an allocation that would drive product with that same capacity through Churchill, and we surpassed that last year. This year it has already been fully subscribed, and it looks like we'll have another banner year up in Churchill. The interswitching will help Omnitracs in that catchment area.

There is a map we've done up, and I can leave a copy with you, that shows the circles and how they overlap. When interswitching first was put in in 1987, it was increased in 1987 to 30 kilometres, which reflected some 66 per cent of the grain elevators. This was before rationalization of a lot of the rail lines and elevators. Now, rather than some 2,000 elevators, we're down to a couple hundred major points. The old interswitching at 30 kilometres no longer addressed the ability to move grain from one area to another railway.

By moving to 160 kilometres, we're now back to a higher percentage of all of the elevators having that ability, the buyers and the shippers themselves.

One of the demands was "Let's have joint running rights." Of course, it's easier said than done, with safety factors, who dispatches and how you keep track of it.

What the railways have done, to their credit, is that they each spent about \$100 million last year on infrastructure through Western Canada. What they did is lengthened their sidings so they can get the longer trains off to let the other train come back through. There's been a lot of work done in that regard. What that pointed out is there's more work to be done on the infrastructure from the rail perspective. They're certainly not against doing that. This bill will help them along that way.

Je voudrais dire un mot de l'interconnexion. La question est importante pour moi, car comme vous le savez, monsieur le ministre, je viens du Manitoba, qui a le port de Churchill. Vous avez effleuré le sujet, mais je voudrais que vous expliquiez davantage l'interconnexion, si cela vous convient, et disiez comment cela intensifie la concurrence entre les chemins de fer.

Plus précisément, le gouvernement a-t-il pris des mesures pour s'assurer que le port de Churchill demeure un port d'expédition important dans le Nord, une solution importante pour les agriculteurs qui veulent acheminer leur grain vers le marché. L'accroissement des distances d'interconnexion améliora-t-il la situation du port de Churchill, d'Omnitracs et peut-être d'autres chemins de fer d'intérêt local?

M. Ritz : La réponse brève, à propos de Churchill, est affirmative : cela va aider le port. Il pourra desservir un plus large territoire au Manitoba, dont la production sera acheminée là-bas.

Nous avons en fait dépassé le montant qui était prévu dans le cadre des changements apportés au régime de comptoir unique. Un montant était prévu pour assurer l'acheminement au moyen de la même capacité de transport vers Churchill, et nous avons dépassé ce qui était prévu l'an dernier. Cette année, tout est déjà complet, et il semble que ce sera une autre année excellente pour Churchill. La zone d'interconnexion aidera Omnitracs dans ce territoire.

Nous avons dressé une carte, dont je peux vous laisser un exemplaire, qui montre les cercles et leur chevauchement. Lorsque l'interconnexion a été instaurée, en 1987, la distance a été portée à 30 kilomètres, et cela englobait 66 p. 100 des éleveurs. C'était avant la rationalisation d'un grand nombre de chemins de fer et d'éleveurs. Aujourd'hui, au lieu d'avoir environ 2 000 éleveurs, nous n'en sommes plus qu'à environ 200 points principaux. L'ancienne zone d'interconnexion n'assure plus la capacité d'acheminer le grain d'une zone vers celle d'un autre chemin de fer.

En portant la zone à 160 kilomètres, nous rétablissons la capacité d'interconnexion pour un fort pourcentage des éleveurs, des acheteurs et des expéditeurs.

On réclamait notamment des droits de circulation conjoints. Plus facile à dire qu'à faire, étant donné les facteurs de sécurité, de la responsabilité de l'affectation et la façon d'assurer le contrôle.

L'an dernier, les chemins de fer, et c'est à leur honneur, ont dépensé chacun environ 100 millions de dollars pour l'infrastructure dans l'ensemble de l'Ouest du Canada. Ils ont allongé les voies d'évitement pour que des convois plus longs puissent se garer pour en laisser passer un autre. Il s'est fait beaucoup de travail de ce côté. Et cela a montré qu'il fallait encore travailler à l'infrastructure ferroviaire. Les compagnies ferroviaires ne sont pas contre. Le projet de loi les aidera à évoluer dans ce sens.

Senator Plett: I know there has been talk about it also extending because of the interswitching, and it extends now into the United States. Could you touch a bit on the impact of that, where that will help us the most?

Mr. Ritz: There are two major corridors across the northern tier of the U.S. One feeds into the Chicago and Thunder Bay market that's really under-tapped right now. The other one takes it out to Seattle and loads at that facility. There's been some push back saying that all those Canadian jobs are gone, but once it's on the railway there are not a lot of Canadian jobs involved. It's a bulk commodity.

To see CP take it south on one of those corridors, they have agreements with BNSF. As I say, they partner up with them in the U.S. now. They have the ability to do that. BNSF engines come up and hook on and take cars south and either go west, east or straight south. It gives us a lot more options.

It's funny, when I went out to Calgary to do the roundtable with bulk shippers there, we left the airport and were heading downtown to where the meeting was, and there was a CP train sitting and waiting for another one to go by. It had CP engines and BNSF engines on a CP train. They're already doing those partnerships, so it's not a big leap to see more grain have access out through the West Coast at Seattle, as opposed to Vancouver, if it is required, or the same thing going through to Thunder Bay and the Chicago market, which is virtually untapped at this point.

Senator Plett: Minister, I understand this legislation takes a staged approach and will be in place in a minimum of two years. As far as the Canada Transportation Act review, the next step is putting into force the regulations around this legislation.

After that, I understand you are proposing an expedited, more fulsome review of the Canada Transportation Act. Could you touch on that a bit?

Mr. Ritz: Sure. The CTA review happens every 10 years. It was due again in 2015, so what we've done is pulled the railway component forward into this year, and we'll be setting up the review of the railway actually a year ahead of schedule. It was supposed to start in June of 2015, if I remember correctly, and it's going to start this summer and work through. By the time it was actually to start, we will have the response we need just on the railway component of it.

The regulation package is actually under way right now, with concerted work between my shop and Transport as to the regulation package. We're hoping to have that coincide with the passage of the bill at Royal Assent so we have a better, more fulsome package to go out and do the final consultations ahead of the end of the crop year.

Le sénateur Plett : Il a été question de l'allongement des distances d'interconnexion. Le mouvement s'étend maintenant aux États-Unis. Pourriez-vous dire un mot de l'impact prévu? De quelle façon cela nous aidera-t-il le plus?

M. Ritz : Il y a deux grands couloirs dans le tiers nord des États-Unis. L'un aboutit sur le marché de Chicago et de Thunder Bay. Il est sous-exploité pour l'instant. L'autre va vers Seattle et alimente les installations là-bas. Il y a eu une certaine réaction, car on a déploré la disparition d'une foule d'emplois pour les Canadiens. Une fois que le grain est chargé, il n'y a pas beaucoup d'emplois. C'est un produit en vrac.

Le CP achemine le grain vers le sud par l'un de ces couloirs et a pour cela des accords avec BNSF. Comme je l'ai dit, les deux chemins de fer sont maintenant associés aux États-Unis. Des locomotives de BNSF viennent s'accrocher à des wagons qui partent vers le sud et ensuite à l'ouest, à l'est ou directement au sud. Cela ouvre une foule de nouvelles possibilités.

Chose curieuse, lorsque je suis allé à Calgary pour une table ronde avec les expéditeurs de vrac et que nous avons quitté l'aéroport pour nous rendre au centre-ville, au lieu de la réunion, nous avons vu un train du CP qui attendait qu'un autre convoi passe. Il y avait des locomotives du CP et de BNSF sur un train du CP. Les deux compagnies ont déjà des partenariats. Ce ne sera donc pas un changement radical si une plus grande quantité de grain est transportée vers la côte Ouest, à Seattle, plutôt que vers Vancouver, au besoin, ou si du grain est acheminé vers Thunder Bay et le marché de Chicago, couloir qui est à peu près complètement inexploité pour l'instant.

Le sénateur Plett : Monsieur le ministre, je comprends que le projet de loi propose une approche progressive et sera en place au moins deux ans. Quant à la révision de la Loi sur les transports au Canada, la prochaine étape consistera à mettre en vigueur les règlements d'application.

Je crois comprendre que, plus tard, vous proposez un examen plus rapide et approfondi de la Loi sur les transports au Canada. Pourriez-vous en dire un mot?

M. Ritz : Bien sûr. L'examen de la LTC a lieu tous les 10 ans. Il devait se faire en 2015. Nous avons donc isolé la partie qui porte sur les chemins de fer et en avons devancé l'étude, qui aura lieu cette année, c'est-à-dire un an à l'avance. L'examen devait débuter en juin 2015, si ma mémoire est fidèle, mais il commencera plutôt cet été et se prolongera. Au moment où l'examen devait normalement débuter, nous aurons déjà la réponse qu'il nous faut pour le secteur ferroviaire.

L'étude de la réglementation est en cours. Il s'agit d'un travail concerté de mon ministère et du ministère des Transports. Nous espérons que la fin de ce travail coïncidera avec l'adoption du projet de loi et la sanction royale, de façon que nous ayons un ensemble de dispositions plus complet pour mener les dernières consultations avant la fin de la campagne agricole.

The CTA review and the regulation package are two separate things; and the overall CTA review for everything else in Transport will begin in June 2015, as was scheduled.

Senator Tardif: Thank you. Minister, this bill is certainly a step in the right direction, and I know that farmers in the Prairie provinces are extremely pleased to see their grain going to market after having it sitting around for so many months.

However, some farmers have indicated, as well as the Minister of Agriculture from Saskatchewan, that the bill does not go far enough, that it doesn't have enough teeth. What would your response be to that?

Mr. Ritz: At this point we have the dentures and the teeth will be inserted with the regulatory package. I think I would coach my friend and colleague, Minister Stewart, to just bide his time and be patient. We've had these discussions. I know they wanted almost 3,000 cars allocated, but that's beyond the scope of what the railways have said they could do without interfering with other bulk commodities. I know that's important for Saskatchewan, with the amount of potash that has to move to market.

Senator Tardif: How was the target of 1 million metric tonnes of wheat per week established?

Mr. Ritz: That was established in numbers that railways brought forward and said they could move, roughly 5,500 cars to move that, half of that amount each. So, 11,000 cars was the number they thought they could cycle without having any detrimental effect on other bulk shipments. That is a minimum.

Senator Tardif: That's a minimum.

Does this volume requirement affect other commodity groups that will transport their products?

Mr. Ritz: Not negatively, no.

Senator Tardif: The volume requirement is an aggregate number. How can we make sure that the railways do not simply concentrate on low-hanging fruits to meet their targets?

Mr. Ritz: Part of the problem right now, senator, is, under the order-in-council, it's a blunt instrument and they do concentrate on where they can get the volumes to maintain.

We will have corridor-by-corridor specificity once this bill is passed, both in data, so we can establish what routes are required. There are longer cycle times when you start running south. I know some of the concerns are we never railed enough straight on through to Montreal or Quebec or some of the other facilities farther out from Thunder Bay at other times of the year, and on that we will have better reporting and better data so we can start to do those assessments as well.

L'examen de la LTC et l'élaboration de la réglementation sont deux éléments distincts; l'examen de l'ensemble de cette loi, pour tout le reste de ce qui concerne les transports, débutera comme prévu en juin 2015.

La sénatrice Tardif : Merci. Monsieur le ministre, le projet de loi est certainement un progrès, et je sais que les agriculteurs des Prairies sont très heureux que leur grain soit acheminé vers les marchés après une attente qui a duré de longs mois.

Néanmoins, certains agriculteurs ont dit, tout comme le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan, du reste, que le projet de loi ne va pas assez loin, qu'il n'a pas assez de mordant. Qu'avez-vous à répondre?

M. Ritz : Nous avons les dispositions générales, et c'est la réglementation qui apportera le mordant. Je conseillerais à mon ami et collègue, le ministre Stewart, de prendre patience. Nous avons eu des entretiens à ce sujet. On réclamait l'affectation de près de 3 000 wagons, mais cela est supérieur à ce que les compagnies ferroviaires disent pouvoir faire sans freiner le transport d'autres produits en vrac. Cela est également important pour la Saskatchewan, vu le volume de potasse qu'elle doit acheminer vers les marchés.

La sénatrice Tardif : Comment en est-on arrivé à fixer un objectif de 1 million de tonnes métriques de blé par semaine?

M. Ritz : L'objectif a été fixé à partir des chiffres que les compagnies ferroviaires ont présentés, à partir de ce qu'elles ont dit pouvoir transporter, soit, pour chacune d'elles, environ 5 500 wagons pour le grain. C'est donc 11 000 wagons qu'elles pensent pouvoir utiliser dans le circuit de transport sans nuire à l'acheminement d'autres produits en vrac. C'est un minimum.

La sénatrice Tardif : Un minimum, donc.

L'exigence volumétrique nuira-t-elle aux autres groupes qui doivent faire transporter leurs produits?

M. Ritz : Non, absolument pas.

La sénatrice Tardif : L'exigence volumétrique correspond à un nombre global. Comment nous assurer que les compagnies ferroviaires ne concentrent pas leurs efforts sur ce qu'il y a de plus facile pour atteindre leurs objectifs?

M. Ritz : Une partie du problème en ce moment, madame la sénatrice, c'est que le décret est un instrument peu raffiné, si bien que les transporteurs font porter leurs efforts là ils peuvent assurer plus facilement le volume nécessaire pour atteindre l'objectif.

Une fois le projet de loi adopté, nous apporterons des précisions, couloir par couloir, avec des données, de façon à pouvoir établir les trajets nécessaires. Les cycles sont plus longs lorsqu'on va vers le sud. Il y a des préoccupations parce que nous n'utilisons pas assez le chemin de fer jusqu'à Montréal ou à Québec où d'autres installations au-delà de Thunder Bay à d'autres moments de l'année. À ce sujet, nous aurons de meilleurs rapports et des données plus solides qui permettront de faire des évaluations.

Senator Tardif: In this whole consideration of transportation, number of cars and the volume, do you feel it would have been important to have included something in the bill on the short lines and producer cars in order to make a change to how the transportation will go?

Mr. Ritz: The producer cars are, under the Canadian Grain Act, already administered by the Canadian Grain Commission. They never were a creature of the single desk. A lot of people would have you believe that, but it's not true. So the allocation of producer cars is there. There has been a demand for more producer cars than ever, and the demand has been filled to a higher level than ever before.

With this bill and service-level agreements, a short-line rail with catchment area, too, will have the ability to sign a service-level agreement with CN or CP.

Senator Tardif: Farmers I know, certainly from southern Alberta around the Cypress Hills area, are asking for more producer cars and short lines, from what I understand.

Mr. Ritz: And they will be able to do that. As I say, they'll be able to sign the service-level agreements. They will also, with the interswitching, have the ability to move products south and east and west for the designation, should they decide to.

Senator Tardif: Do you have a sense of the volume of grain from last year that will be carried over to this year's harvest?

Mr. Ritz: Every year, there is a carry-over. On average, it runs between 5 and 8 million tonnes; it has always been in that ballpark. With this one, with the extra tonnage that was produced, the carry-over will be somewhere in the 18 to 21 million tonne range, basically a creature of the oversized crop.

Senator Tardif: And will the capacity be there to handle that by transportation?

Mr. Ritz: That's the whole point of having the hard data that we will require on the corridor-by-corridor breakdown, so we can decide where that overage is sitting. We will sit down with the shippers and the railways to map out a program going forward.

The most egregious point I heard this year is there was one boat sitting in Vancouver for 60 days waiting for 15 more cars of a specific malt barley, and they couldn't get those cars spotted where that barley was and move to fill that ship. Sixty days of demurrage on that one boat. That's a creature of no one talking to the other person and the people that should be listening.

Senator Tardif: I'll leave it for now, chair.

La sénatrice Tardif : À propos de toute cette question du transport, du nombre de wagons et du volume, croyez-vous qu'il aurait été important d'ajouter quelque chose dans le projet de loi au sujet des chemins de fer d'intérêt local et des wagons de producteurs afin de réorienter la façon d'assurer le transport?

M. Ritz : Aux termes de la Loi sur les grains du Canada, les wagons de producteurs sont déjà administrés par la Commission canadienne des grains. Cela n'a jamais été rattaché au monopole. Bien des gens voudraient le faire croire, mais ce n'est pas le cas. On affecte donc des wagons à des producteurs. Il y a une demande plus forte que jamais de wagons de producteurs, et la demande a été mieux satisfaite que jamais.

Grâce au projet de loi et aux accords sur les niveaux de service, un chemin de fer d'intérêt local qui a son territoire à desservir pourra aussi signer un accord sur les niveaux de service avec le CN ou le CP.

La sénatrice Tardif : Les agriculteurs que je connais, en tout cas dans le sud de l'Alberta, autour de Cypress Hills, demandent davantage de wagons de producteurs et de chemins de fer d'intérêt local, d'après ce que je crois comprendre.

M. Ritz : Et ce sera possible. Je le répète, les chemins de fer d'intérêt local pourront signer des accords sur les niveaux de service. Ils pourront aussi, grâce à l'interconnexion, acheminer les produits au sud, à l'est et à l'ouest pour obtenir la désignation, si elles le souhaitent.

La sénatrice Tardif : Avez-vous une idée du volume de grain de l'an dernier qui sera reporté sur la récolte de cette année?

M. Ritz : Il y a un report tous les ans. En moyenne, il est de l'ordre de 5 à 8 millions de tonnes. Il a toujours été de cet ordre de grandeur. Cette fois-ci, à cause d'une production plus importante, le report sera de 18 à 21 millions de tonnes, ce qui est attribuable surtout à une récolte nettement supérieure à la moyenne.

La sénatrice Tardif : La capacité sera-t-elle suffisante pour transporter ce grain?

M. Ritz : Voilà justement pourquoi il nous faut des données solides, couloir par couloir, pour établir à quel endroit se trouvent ces excédents. Nous discuterons avec les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires afin d'élaborer un programme pour la suite des choses.

Le problème le plus grave dont j'ai entendu parler cette année, c'est celui d'un navire qui est resté à Vancouver pendant 60 jours, attendant 15 wagons d'une orge brassicole particulière pour achever le chargement, et les chemins de fer n'arrivaient pas à dépêcher les wagons nécessaires pour acheminer l'orge au port. Ce sont 60 jours de frais de surestaries pour un seul navire. C'est la conséquence du fait que les gens ne se parlent pas ou n'écoutent pas.

La sénatrice Tardif : Je vais m'en tenir là pour l'instant, monsieur le président.

Senator Eaton: I think this problem, minister, certainly shows how successful getting rid of the Wheat Board has been made, that you have the surplus.

You're talking about overages. Every year there is leftover. Does the grain deteriorate?

Mr. Ritz: Not if it's stored properly, and it depends on the product. If it's canola, you have to be much more careful storing it because it will take on moisture and spoil a lot faster. If it's in a good bin that has air that you can apply to it, you have to watch it. You have to manage your grain in store. But wheat is a very hardy product. It can last quite a while. There's always the stories about it being in the pyramids, take it out and it will still grow.

Barley can deteriorate from a malt quality down to a feed quality. There are some changes that can happen.

As for any grain that was stored on the ground, as I travelled through Western Canada — I do that a lot — there's not a lot still stored outside. There are the new grain bags and so on that are being used, and a lot of product that was moved; those have either been binned or sold.

Senator Eaton: Are you going to keep on with these volumes? Is it 1 million tonnes of wheat we're insisting the railways ship?

Mr. Ritz: It will take more than that to catch up at the end of the day.

Senator Eaton: I understand that, but will they keep on going until they have caught up? Will it just be a regular fact of life now?

Mr. Ritz: That's the point that needs to be underscored. The whole thing will change drastically, depending on how late this crop gets seeded, which means it will be harvested late, and that gives you the period between the start of the crop year, August 1. Until last year, really, there wasn't substantive amount of product off until mid-September. It was a late fall, and then moving forward from that, which really threw off everybody's numbers. So if we have that period this year, we'll catch up on a lot of that overage, and if we have an above average crop again, we will be still looking to be moving those types of tonnages.

Senator Eaton: You'll eventually catch up. In other words, you'll keep on going until you catch up?

Mr. Ritz: Yes.

Senator Eaton: How long do you think that will be?

Mr. Ritz: Straight at a million tonnes, you would not catch up, but it all depends on when harvest comes into full swing. They have a six-week period. Like last year, where those tonnages could be moved, there are buyers and there still is demand. So you would gain a lot of that in those six weeks.

La sénatrice Eaton : Monsieur le ministre, le problème montre à quel point l'élimination du monopole de la Commission canadienne du blé a été une réussite, puisque nous avons eu une production excédentaire.

Vous avez parlé des reports. Chaque année, une partie de la production reste sur place. Le grain se dégrade-t-il?

M. Ritz : Pas s'il est entreposé correctement. Et cela dépend du produit. S'il s'agit de canola, il faut prendre beaucoup plus de précautions pour l'entreposage, car il peut prendre l'humidité et se gâter beaucoup plus vite. S'il se trouve dans une bonne boîte qu'on peut aérer, il faut tout de même le surveiller. Il faut gérer le grain entreposé. Mais le blé est un produit très résistant. Il peut se conserver très longtemps. On parle toujours de blé qu'on aurait retrouvé dans les pyramides et qui peut toujours germer.

L'orge peut se dégrader. De la qualité brassicole, elle devient de l'orge fourragère. Des changements peuvent se produire.

Quant au grain conservé au sol, je me déplace beaucoup dans l'Ouest du Canada, et je peux dire qu'il n'en reste plus beaucoup. Il existe de nouveaux sacs pour le grain et on s'en sert. Une grande quantité de grain a été déplacée et soit mis dans des boîtes, soit vendu.

La sénatrice Eaton : Allez-vous maintenir ces volumes? C'est bien un million de tonnes de blé que nous voulons faire transporter par les chemins de fer?

M. Ritz : Il faudra plus que cela pour résorber les retards.

La sénatrice Eaton : Je comprends, mais vont-ils maintenir la cadence jusqu'à ce que le retard soit rattrapé? Est-ce que ce sera désormais dans l'ordre des choses?

M. Ritz : C'est ce qu'il faut souligner. Toute la situation changera radicalement, si l'ensemencement est tardif, ce qui retarderait les récoltes. Cela donne la période entre le début de la campagne, le 1^{er} août, et la récolte. Jusqu'à l'an dernier, en fait, il n'y a pas eu grand-chose à expédier avant la mi-septembre. L'automne a été tardif, et cela a bousculé les chiffres de tout le monde. Si nous pouvons profiter d'une période semblable, cette année, nous résorberons une bonne partie de l'excédent, et si nous avons de nouveau des récoltes supérieures à la moyenne, nous devrons toujours transporter des volumes du même ordre.

La sénatrice Eaton : Vous finirez par vous rattraper. Autrement dit, vous maintiendrez la cadence jusqu'à ce que le rattrapage soit fait?

M. Ritz : Oui.

La sénatrice Eaton : Combien de temps faudra-t-il, selon vous?

M. Ritz : À un million de tonnes, on ne peut pas résorber l'excédent, mais tout dépend du moment où la récolte battra son plein. Les transporteurs disposent d'une période de six semaines. Tout comme l'an dernier, où on a pu transporter cette production, il y aura des acheteurs, et il existe toujours une demande. On peut faire un important rattrapage pendant ces six semaines.

Senator Eaton: Before the next harvest comes in.

Mr. Ritz: Yes, before the next harvest comes in. Then the size, the quantity and quality of next year's harvest will then tell you what kind of volumes you will have to move that to marketplace.

Senator Eaton: Say you have a window of a month, and I'm not asking you to give firm numbers because you can't because of the planting and the cropping, but if we have another bumper crop, will we just keep on going? Is this something that you hope will permanently be in place?

Mr. Ritz: As I said earlier on, there has always been an overage every year. You never sell everything you have.

Senator Eaton: Yes, but, there are overages and overages.

Mr. Ritz: There are always overages. We will try to get back down to normalcy. It's always a percentage of the overall crop. This year it's a bigger percentage because it was a bigger crop.

Senator Eaton: What is the percentage of a normal overage?

Mr. Ritz: Maybe 8 or 9 per cent, something like that.

Senator Eaton: What is it now?

Mr. Ritz: Right now, it's probably a little more than double that.

Senator Eaton: So this is why the hurry.

Mr. Ritz: And a potential to be almost triple that if we didn't get on top of this. Every million bushels we move is cash flow for farmers, and that's the whole point, to get as much as of that out as we possibly could, to get them paid for their hard work.

Senator Eaton: Do you feel the railways are looking at this long term and are going to build more track and cars?

Mr. Ritz: In what I've seen, senator, it's not a problem with track. It's a problem with engines and crews. The cars are there and the track is there to handle it. They've expanded their sidings, so they can get these longer trains that they run in the summertime.

The concern this winter was it was a cold winter. Yes, we've had them before. We didn't have the snow problems this year that we've had other years, but at the end of the day, I understand the need for safety to run a shorter, slower train. I get that, but then they ran half as many trains. All bulk commodities, even Canpotex, who own their own cars — they're a single-desk marketer for potash internationally — were several hundred thousand tonnes short of the capacity they needed.

Senator Eaton: Because of the winter?

Mr. Ritz: Because they couldn't get engines.

La sénatrice Eaton : Avant que la nouvelle récolte n'arrive.

M. Ritz : Oui, avant que la nouvelle récolte n'arrive. Et puis, il y a le volume, la quantité et la qualité de la récolte à venir. On verra quelle quantité il faut transporter pour acheminer le produit vers les marchés.

La sénatrice Eaton : Supposons qu'il y a un battement d'un mois. Je ne vous demande pas des chiffres solides. Vous ne pouvez pas les donner parce que vous ne savez pas quand auront lieu les semailles et la récolte, mais si nous avons encore une récolte exceptionnelle, allons-nous maintenir la cadence? Espérez-vous que ce dispositif soit en place de façon permanente?

M. Ritz : Comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a chaque année des excédents. On ne vend jamais toute la production.

La sénatrice Eaton : Oui, mais il y a excédent et excédent.

M. Ritz : Il y a toujours des excédents. Nous essaierons de revenir à la normale. Cette année le pourcentage est plus élevé parce que la récolte a été plus importante.

La sénatrice Eaton : Quel est le pourcentage d'un excédent normal?

M. Ritz : Peut-être de 8 ou 9 p. 100, environ.

La sénatrice Eaton : Quel est le pourcentage en ce moment?

M. Ritz : En ce moment, probablement un peu plus du double.

La sénatrice Eaton : Voilà pourquoi le temps presse.

M. Ritz : Ce pourrait être près du triple si nous n'arrivions pas à dominer la situation. Chaque million de boisseaux, ce sont des liquidités pour les agriculteurs. C'est justement l'enjeu : expédier le maximum pour qu'ils reçoivent le fruit de leur dur labeur.

La sénatrice Eaton : Croyez-vous que les transporteurs ferroviaires envisagent le long terme? Construiront-ils plus de voies et de wagons?

M. Ritz : D'après ce que j'ai vu, madame la sénatrice, ce ne sont pas les voies ferrées qui font défaut. Le problème, ce sont les locomotives et les équipages. Les voies et les wagons peuvent suffire à la tâche. Les chemins de fer ont allongé les voies d'évitement pour pouvoir faire passer les longs convois qu'on forme pendant l'été.

Le problème a été la rigueur de l'hiver. Oui, il y a déjà eu des hivers rigoureux. Cette année, nous n'avons pas eu des problèmes de neige comme ceux d'autres années, mais je crois comprendre que, par souci de sécurité, il fallait que les convois soient plus courts et plus lents. Je comprends. Mais il y a eu deux fois moins de convois. Pour tout le vrac, même Canpotex, qui a ses propres wagons — la société est un fournisseur à comptoir unique de potasse au niveau international —, elle est restée à court de centaines de milliers de tonnes de la capacité nécessaire.

La sénatrice Eaton : À cause de l'hiver?

M. Ritz : Il était impossible d'obtenir des locomotives.

Senator Eaton: Did the railways see that?

Mr. Ritz: Yes. That's part of the reason I'm having the new data that we have never had access to. Mark Hemmes and his crew at Quorum will be doing that assessment. They'll be getting data on a week-by-week basis, corridor by corridor, which we have never been able to do before, and that will tell us where the shortfalls are. We — the Minister of Transport and the Minister of Agriculture — will sit down with the shippers and the railways in August of each year and work out the surge capacity that's required. If there's a 700,000-tonne sale of potash to India or China, when does it have to go out, so we can start to overlay it all in?

I'm buoyed by the fact that Hunter Harrison, the CEO of CP, is saying that we have to sit down and talk. He's absolutely right. That's what we need to do and that's what will happen in August, once this bill is passed.

Senator Eaton: Looks good. Thank you.

[Translation]

Senator Robichaud: Mr. Minister, you said in your presentation that this new legislation will allow us to meet our international sales commitments.

Prior to May, prior to everything being set in motion to get the grain moving, were we lagging behind in meeting our international sales commitments?

[English]

Mr. Ritz: No, we were not. We were as high as 50-some vessels sitting on the West Coast waiting to be finally filled or to be put in line to be filled. The average is 10 to 12.

Senator Robichaud: So we were not meeting our commitments?

Mr. Ritz: The boats were sitting there waiting to be loaded.

The elevators on the Prairies were 95 per cent full, which means that they are full, and the terminals were in the 30 per cent range. It should be the other way around.

Senator Robichaud: So we have some catching up to do on our international markets. How soon will that be met?

Mr. Ritz: We're getting very close. There are roughly 25 to 30 vessels sitting at the West Coast points right now. A lot of those are new vessels that have come in. The others have been loaded and gone; that's one of the purposes I made to our major buyers in Korea and Japan. I talked about Korea, but I didn't mention Japan. I talked to all the major grain buyers and millers in those two markets, which are very important for us as they're premium markets, assuring them we were on top of this, that we were cognizant of the fact that any kind of delay in their getting their grain also put pressure on them. They were at an average of

La sénatrice Eaton : Les transporteurs ferroviaires se sont-ils aperçus du problème?

M. Ritz : Oui. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous nous procurons de nouvelles données auxquelles nous n'avons jamais eu accès. Mark Hemmes et son équipe, de Quorum, se chargeront de cette évaluation. L'entreprise obtiendra des données semaine par semaine et couloir par couloir que nous n'avons pu obtenir par le passé et qui nous diront où sont les lacunes. Nous, c'est-à-dire le ministre des Transports et le ministre de l'Agriculture, allons discuter avec les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires en août de chaque année pour voir quelle est la capacité de pointe nécessaire. Si on a vendu 700 000 tonnes de potasse à l'Inde ou à la Chine, il faut se demander quand il faut les expédier, de façon que nous puissions tenir compte de l'ensemble?

Je suis très heureux que le PDG du CP, Hunter Harrison, dise que nous devons discuter. Il a tout à fait raison. C'est ce qu'il faut faire, et c'est ce qui se produira en août, si le projet de loi est adopté.

La sénatrice Eaton : Parfait. Merci.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Monsieur le ministre, vous avez dit dans votre présentation que, avec cette nouvelle loi, nous pourrions respecter nos engagements liés au marché international.

Avant le mois de mai, avant que tout ait été mis en branle pour faire bouger le grain, avions-nous pris du retard par rapport à nos engagements liés au marché international?

[Traduction]

M. Ritz : Non, aucun retard. Il y a eu parfois une cinquantaine de navires sur la côte Ouest, qui attendaient d'être enfin chargés ou de se faire attribuer une place dans la liste d'attente. La moyenne est de 10 ou 12.

Le sénateur Robichaud : Nous ne respectons donc pas nos engagements?

M. Ritz : Les navires étaient là, attendant leur chargement.

Les éleveurs des Prairies étaient pleins à 95 p. 100, autant dire complètement pleins, et les terminaux l'étaient à 30 p. 100. Ce devrait être l'inverse.

Le sénateur Robichaud : Nous avons donc du rattrapage à faire sur nos marchés internationaux. Quand y arriverons-nous?

M. Ritz : Nous y sommes presque. Il y a de 25 à 30 navires qui attendent en ce moment sur la côte Ouest. Ce sont tous des navires arrivés depuis peu. Les autres ont été chargés et sont repartis. C'est l'une des promesses que j'ai faites à nos principaux acheteurs en Corée et au Japon. J'ai parlé de la Corée, mais j'ai oublié le Japon. Je me suis entretenu avec les grands acheteurs de grain et les minotiers de ces deux marchés qui sont importants pour nous parce que ce sont des marchés de qualité. Je les ai assurés que nous avions la situation en main, que nous étions conscients du fait que tout retard dans la livraison de leur grain

some 40 days later than they thought they had, but they had enough volume on hand that nothing slowed down and no mills stopped. Nobody stopped producing flour. So we were able to keep that flow going.

Senator Robichaud: Did we lose any customers?

Mr. Ritz: Not that I'm aware of. There was one Japanese vessel that pulled into Vancouver and was going to buy on spec. When they saw the lineup they moved, but that's the only one I'm aware of.

There were some contracts bought out and some where the boat went out light because we couldn't get the final cars on board, so a few of those things happened that aren't good. That's an embarrassment.

Senator Robichaud: That's too bad.

Mr. Ritz: It has happened before, senator.

Senator Robichaud: I have another question. You mention the Port of Seattle. That's to move grain overseas, isn't it?

Mr. Ritz: Yes.

Senator Robichaud: Is that because the ports in British Columbia cannot deliver and load the vessels that come for the grain?

Mr. Ritz: No, we have the capacity and there are actually some major improvements going on with capacity to some of those terminals. As well, there are discussions under way to build one more large-capacity terminal; a consortium is looking at putting one together. That's all good, but there are times of the year where, if we have an avalanche in the mountains and the train can't get through, you'd have that as a safety valve.

Senator Robichaud: Will all the regions of the Prairies — because this is a large territory — receive equivalent services, and one region will not be advantaged over another?

Mr. Ritz: By having the data that we've never had access to on a week-by-week basis, corridor by corridor, we will be able to ascertain whether somebody is getting left behind. Certainly it's easy and business will flow where it's easiest to make money.

There will be times where we'll have to say no, there are cars needed up here. The shippers will also do that because the major terminals are scattered throughout that whole area. There are some independents that fill some of the gaps. They will be driving it and saying, "We need cars and our service-level agreement says we have to get 100 cars a week. If we only got 80 last week, you owe me for 20." The service-level agreements will drive them out into some of those areas to make sure they're not lost in service.

Senator Robichaud: Who will have the authority?

met de la pression sur eux. Ils avaient un retard d'une quarantaine de jours en moyenne, mais ils avaient un volume suffisant en main pour que la production ne ralentisse pas et qu'aucune usine ne s'arrête. Personne n'a arrêté la production de farine. Nous avons pu maintenir l'approvisionnement.

Le sénateur Robichaud : Avons-nous perdu des clients?

M. Ritz : Pas que je sache. Un navire japonais s'est présenté à Vancouver pour des achats spéculatifs. Devant l'attente, il est reparti, mais c'est le seul cas que je connaisse.

Il y a eu des rachats de contrat, et il est arrivé que des navires repartent non complètement chargés, parce que nous n'arrivions à transborder les derniers wagons. Il y a donc eu quelques incidents déplorables. C'est embarrassant.

Le sénateur Robichaud : C'est dommage.

M. Ritz : C'est déjà arrivé par le passé, sénateur.

Le sénateur Robichaud : Une autre question. Vous avez parlé du port de Seattle. Il s'agit d'expédier du grain à l'étranger, n'est-ce pas?

M. Ritz : Effectivement.

Le sénateur Robichaud : C'est parce que les ports de la Colombie-Britannique ne suffisent pas à la tâche et ne peuvent charger tous les navires qui viennent chercher du grain?

M. Ritz : Non, nous avons la capacité voulue et nous sommes en train d'apporter des améliorations majeures pour accroître la capacité de certains terminaux. Des discussions sont aussi en cours au sujet de la construction d'un terminal de capacité plus importante. Un consortium songe à cette possibilité. Tout cela est très bien, mais il arrive des moments, au cours de l'année, où on a besoin d'une solution de rechange, par exemple s'il y a une avalanche dans les montagnes et que le train ne peut pas passer.

Le sénateur Robichaud : Toutes les régions des Prairies, qui forment un vaste territoire, auront-ils droit à des services équivalents? Évitera-t-on de privilégier une région au détriment d'une autre?

M. Ritz : En ayant les données auxquelles nous n'avons jamais eu accès, sur une base hebdomadaire et couloir par couloir, nous pourrions voir si une région est négligée. C'est facile, et l'activité se concentre là où il est le plus facile de faire de l'argent.

Il arrivera que nous devons dire non, qu'on ait besoin de wagons à tel endroit ou tel autre. Les expéditeurs se comporteront de la même manière. Il y a des terminaux importants éparpillés dans tout ce territoire. Il y a aussi des indépendants qui combleront les manques. Ils seront aux commandes : « Il nous faut des wagons et notre accord sur les niveaux de service dit que nous devons en avoir 100 par semaine. Si nous n'en avons eu que 80 la semaine dernière, vous nous en devez 20. » Les accords sur les niveaux de service forceront les transporteurs à s'occuper de ces régions pour éviter qu'elles ne soient négligées.

Le sénateur Robichaud : Qui exercera l'autorité?

Mr. Ritz: The Canadian Transportation Agency will have the tribunal quasi-judicial authority to say, “You haven’t measured up. We have a complaint here from X terminal in Grand Prairie. You didn’t get their cars last week and they got a complaint. Here is what you owe them for not getting them there on time.”

Senator Robichaud: They will have —

Mr. Ritz: Teeth.

Senator Robichaud: Okay. That’s where the teeth come in?

Mr. Ritz: Yes.

[Translation]

Senator Maltais: Thank you for being here, Mr. Minister. I imagine that most of the grain from the west is shipped to ports in Vancouver, Churchill or Prince Rupert. What percentage of grain is exported to British Columbia, if I can put it that way, for Asia? What is the percentage of all grain shipped from the west to the west?

[English]

Mr. Ritz: Our largest buyer is still the United States. The bulk of the product still flows south. The Pacific Rim is growing in demand every year. We’re just starting to get into the Chinese market. The biggest commodity going into China is canola, both oil and canola seed to be crushed. The value of that for the last three years has been an average of \$2 billion, just the canola. Japan is a primary wheat buyer and a lot of barley as well. Korea is a smaller buyer, but premium products. We want to make sure we have the ability to address that.

The bulk of our product is still going south. I would say — I’m going to out throw numbers; correct me if I am wrong, Greg — 60 per cent offshore.

[Translation]

Senator Maltais: In the case of connections to the east, Thunder Bay and the Great Lakes for Chicago, are we facing the same problems with cars, particularly for shipping to the Pacific?

[English]

Mr. Ritz: Yes, we were. The railways were saying the problem was in the cycle times. They couldn’t get cars to Thunder Bay and bring them back into service. They were about half again as long as taking them to Vancouver and bringing them back into service. That was their decision not to tie up cars for that long as they strove just for volumes.

M. Ritz : L’Office des transports du Canada aura l’autorité d’un tribunal quasi judiciaire et pourra dire : « Vous n’avez pas été à la hauteur. Nous avons ici une plainte de tel terminal à Grande Prairie. Vous ne lui avez pas fourni ses wagons la semaine dernière, et il a porté plainte. Vous lui devez tant pour n’avoir pas fourni les wagons à temps. »

Le sénateur Robichaud : Les accords auront...

M. Ritz : Du mordant.

Le sénateur Robichaud : Très bien. C’est là qu’on fait preuve de fermeté?

M. Ritz : Oui.

[Français]

Le sénateur Maltais : Merci, monsieur le ministre, d’être ici. J’imagine que la majorité des céréales de l’Ouest est transportée vers les ports de Vancouver, de Churchill ou de Prince-Rupert. Quel pourcentage de céréales est exporté vers la Colombie-Britannique ou, si on peut le dire ainsi, pour l’Asie? Quel est le pourcentage de toutes les céréales transportées de l’Ouest vers l’Ouest?

[Traduction]

M. Ritz : Les États-Unis demeurent notre plus important acheteur. Le gros de la production va toujours vers le sud. La demande des pays riverains du Pacifique croît d’année en année. Nous commençons tout juste à percer le marché chinois. Notre principal produit acheté en Chine est le canola. Aussi bien l’huile que les grains pour broyage. Depuis trois ans, la valeur de ces ventes s’élève en moyenne à 2 milliards de dollars. Le Japon achète surtout du blé, mais beaucoup d’orge aussi. La Corée n’est pas un gros acheteur, mais elle achète des produits de haute qualité. Nous tenons à avoir la capacité de répondre à cette demande.

Le gros de notre production s’en va vers le sud. Je vais oser un chiffre et vous me corrigerez si j’ai tort, Greg. Je dirais que 60 p. 100 de la production part outre-mer.

[Français]

Le sénateur Maltais : Dans le cas des liaisons vers l’est, c’est-à-dire Thunder Bay, et les Grands Lacs pour Chicago, est-ce qu’on rencontre les mêmes problèmes de wagons, particulièrement pour l’exportation vers le Pacifique?

[Traduction]

M. Ritz : Oui. Les compagnies ferroviaires disaient que le problème, c’était la longueur du cycle. Elles n’arrivent pas à amener les wagons à Thunder Bay et à les remettre rapidement en service. Il fallait une fois et demie plus de temps que pour les amener à Vancouver et les remettre en service. Elles ont décidé de ne pas immobiliser des wagons de ce côté, puisqu’elles s’efforçaient d’atteindre un certain volume.

There's more capacity in Thunder Bay that they're addressing now. There are buyers in South America, Europe and up into Africa, Morocco, Turkey and so on, that buy a lot of our pulses. Those either go out through Churchill or Thunder Bay, and there's a growing demand for those products in that European theatre.

[Translation]

Senator Maltais: I am from northern Quebec, a region where there are a lot of grain stores belonging to Cargill, Bunge and various companies, because the shipping season on the St. Lawrence River unfortunately does not last 12 months of the year. Are the storage areas in Montreal, Quebec City, Baie-Comeau and Port Cartier sufficient?

Mr. Ritz: And Trois-Rivières.

Senator Maltais: Are they sufficient for storing enough grain for the sales capacity for your clients?

[English]

Mr. Ritz: There hasn't been a problem to this point, senator. They've had the capacity. They're more transfer sites than storage sites so there are ships. There are lakers that come down through from Thunder Bay, off-load at some of those terminals and then from there they're put on the panamaxs, the salties, the ocean-going ships. So they're transfer sites. They've had the capacity.

There have been changes in the ownership of some of those. The Canadian Wheat Board, as a private entity now, actually owns a major terminal in Thunder Bay and that also came with terminals in Trois-Rivières and one other spot in Quebec, I think. I'm not sure. They're transfer sites then.

[Translation]

Senator Maltais: When the St. Lawrence River is frozen, there are only three shipping ports: Quebec City, Baie-Comeau and Port Cartier. There are not any others. Is the storage capacity sufficient for your clients' demand?

[English]

Mr. Ritz: Yes, and the other major one on the East Coast is Halifax. The railway can go straight through to that, but again it's a longer cycle time.

Senator Oh: Thank you, minister, for coming. My question is about the Canada Grain Act. An important part of this bill is the changes to contractual obligation between farmers and grain companies. It is well known that some farmers have been not able to deliver their grains for contracts that are months old, some going back to November. At the same time, the grain elevators are unwilling to take the grain they have contracted for and are paying cash for grain at a lower price.

À Thunder Bay, la capacité est sous-utilisée. Il y a des acheteurs en Amérique du Sud, en Europe, en Afrique, au Maroc, en Turquie et ailleurs qui nous prennent beaucoup de légumineuses. Ces produits transitent par Churchill ou Thunder Bay. La demande de ces produits est en croissance en Europe.

[Français]

Le sénateur Maltais : Je viens du nord du Québec, une région où il y a beaucoup d'entrepôts à grain de Cargill, Bunge et différentes compagnies, parce que la saison de navigation sur le fleuve Saint-Laurent n'est malheureusement pas de 12 mois par année. Les entrepôts de Montréal, Québec, Baie-Comeau et Port-Cartier suffisent-ils?

M. Ritz : Et Trois-Rivières.

Le sénateur Maltais : Suffisent-ils à entreposer assez de grains pour la capacité de vente de vos clients?

[Traduction]

M. Ritz : Il n'y a pas eu de problème jusqu'à maintenant, sénateur. La capacité a été suffisante. Il s'agit de sites de transbordement plutôt que d'entreposage. Il y a donc des navires. Il y a des laquiers qui viennent de Thunder Bay, déchargent leur cargaison à certains de ces terminaux, de là la cargaison est chargée à bord de navires panamax, de navires océaniques. Ce sont donc des lieux de transbordement. Ils ont eu la capacité voulue jusqu'à maintenant.

Certaines installations ont changé de main. La Commission canadienne du blé, qui est maintenant une entité privée, possède un important terminal à Thunder Bay, mais il y a aussi des terminaux à Trois-Rivières et un autre à Québec, je crois. Je n'en suis pas sûr. Mais ce sont des installations de transbordement.

[Français]

Le sénateur Maltais : Lorsque le fleuve Saint-Laurent est gelé, il ne reste que trois ports pour l'exportation, soit les ports de Québec, Baie-Comeau et Port-Cartier. Il n'y en a pas d'autres. La capacité d'entreposage est-elle suffisante pour la demande de vos clients?

[Traduction]

M. Ritz : Oui, et l'autre grande installation, sur la côte Est, se trouve à Halifax. Le train peut s'y rendre directement, mais, là encore, le cycle d'utilisation des wagons est long.

Le sénateur Oh : Merci de comparaître, monsieur le ministre. Ma question porte sur la Loi sur les grains du Canada. Une partie importante du projet de loi concerne les modifications de l'obligation contractuelle entre les agriculteurs et les entreprises céréalières. Il est notoire que certains agriculteurs n'ont pu livrer leur production pour des contrats qui datent de plusieurs mois, certains remontant en novembre. Par ailleurs, les exploitants des éleveurs refusent le grain qu'ils se sont engagés à prendre par contrat, et ils paient le grain au comptant à un prix inférieur.

Can you please explain why it is important to make these changes to the Canada Grain Act, and how does this play into the overall theme of strengthening the supply chain as a whole?

Mr. Ritz: The one thing we noticed from last fall as the prices started to tail off — in the contracts that the major grain companies had put in place with farmers — is that they have a clause in the contract that says they'll take it at their time and place. So we wanted something back from the farmers' side that said, "Okay, you choose when and where you're going to honour that contract. It says October shipment, you didn't take it and then after 30 days, by the end of November, if you haven't honoured your October contract, then you will start paying the farmer storage on that grain and the interest on the value of that contract going forward." So, the longer they delay in fulfilling that contract, they will actually pay the farmer for it. It stimulates the elevator company to honour the contract.

We saw the basis price — the price that was offered — stretch down to where it was ridiculous, simply because the system was plugged, but also because they didn't want to honour the contracts and bring them in at the same time.

This will actually level the playing field. It gives predictability to the producer and the contractor — the grain company that issued the contract. They will have to honour it within that time frame or start to pay storage and penalty. They're going to ask the railways, or the railways are going to ask of them — it puts the farmer into that loop, as well, to collect damages if there's less-than-good service.

Senator Oh: So, the faster they move, the better for everybody?

Mr. Ritz: Exactly. It's cash flow, just like in any business.

[Translation]

Senator Dagenais: We have spoken a lot about trains and railway companies. The railways have described this bill as an intrusion into rail transport. How would you respond to the railways?

[English]

Mr. Ritz: Politely?

[Translation]

Senator Dagenais: As you wish.

[English]

Mr. Ritz: Well, I mean, we're not a government that meddles in business. We don't do that. We actually set the playing field so that business can adapt and adjust to itself. We keep our taxes low; we look at our regulations to make sure they're not

Auriez-vous l'obligeance d'expliquer pourquoi il est important d'apporter ces modifications à la Loi sur les grains du Canada? Comment cela cadre-t-il dans le plan d'ensemble qui vise à renforcer toute la chaîne d'approvisionnement?

M. Ritz : Ce que nous avons remarqué l'automne dernier, lorsque les prix ont commencé à fléchir — dans les contrats que les grandes entreprises céréalieres avaient mis en place avec les agriculteurs —, c'est qu'une clause contractuelle dit qu'elles prendront le produit à l'endroit et au moment de leur choix. Nous voulions quelque chose du côté des agriculteurs pour faire contrepoids : « D'accord, vous décidez quand et où vous allez honorer le contrat. Le contrat dit que la livraison a lieu en octobre, vous ne l'avez pas acceptée. Après 30 jours, à la fin de novembre, si vous n'avez pas honoré votre contrat d'octobre, vous allez commencer à payer l'entreposage chez le producteur et les frais d'intérêt sur la valeur du contrat. » Plus les entreprises tarderont à honorer le contrat, plus elles devront verser d'argent à l'agriculteur pour ce contrat. Cela les incitera à honorer les contrats.

Nous avons vu le prix de base — le prix offert — descendre à un niveau ridicule simplement parce que le système était engorgé, mais aussi parce que les entreprises céréalieres ne voulaient pas honorer les contrats et accepter la production au moment prévu.

La nouvelle disposition placera les parties sur un pied d'égalité. Le producteur et l'entreprise qui a signé le contrat sauront à quoi s'en tenir. Les entreprises devront honorer les contrats dans les délais prévus, à défaut de quoi elles paieront l'entreposage et seront pénalisées. Les entreprises vont s'adresser aux compagnies ferroviaires et vice versa... L'agriculteur entrera dans ce circuit et sera indemnisé si le service n'est pas à la hauteur.

Le sénateur Oh : Donc, plus le transport est rapide, mieux c'est pour tout le monde?

M. Ritz : Exactement. C'est une question de liquidités, comme dans toute entreprise.

[Français]

Le sénateur Dagenais : On a beaucoup parlé de trains et de compagnies de chemin de fer. Les compagnies de chemin de fer ont qualifié le projet de loi de lourde intrusion dans le transport ferroviaire. Que répondriez-vous aux compagnies de chemin de fer?

[Traduction]

M. Ritz : En des termes polis?

[Français]

Le sénateur Dagenais : Faites-vous plaisir.

[Traduction]

M. Ritz : Notre gouvernement n'est pas du genre à s'immiscer dans le monde des affaires. Il ne le fait pas. Il établit des règles qui sont les mêmes pour tous pour que les entreprises puissent s'adapter et se rajuster. Nous maintenons les impôts à un bas

burdensome; and in agriculture we work with our partners in the provinces to identify regulations that are counterproductive. If there are overlap and gaps, we want to make sure we don't have too many overlaps.

I don't see it as an intrusion. I see it as strengthening the ability of the railways to provide the service they're paid to. Both railways, CP especially, have fine-tuned their operations to the point where they're based on velocity, not on volume. That's going to be a problem for them.

They let go of some 400-plus engines, a number of crews — 4,000 to 6,000 people, depending on who you talk to — and some 11,000 railcars for various commodities. At the end of the day, that gives them a tremendous bottom line that the shareholders like, but they're not able to provide the service that we rely on.

We are landlocked. Saskatchewan has 47 million arable acres and we're a long way from tidewater. We export between 50 and 85 per cent of what we produce, so we need railways that are on target, on time, predictable and manageable.

We're not controlling the cost to the railway. They have what's called an entitlement for hauling grain. It's not restrictive in any way, shape or form. But at end of the day, we expect them to provide service to counter that entitlement.

The Chair: Looking at the time, the minister had committed to one hour. Thank you for that, minister. We can start on a second round.

Senator Mercer: With respect to the time, minister, I'll give you two questions and a comment, and then you can respond.

You used the term "oversized crop." Shouldn't we be hoping this is not an oversized crop, but a new baseline?

Mr. Ritz: Yes.

Senator Mercer: Second, how many farmers have availed themselves of the \$100,000 interest-free bridge loans that are available?

While you're figuring out your answer to that one, my comment is that there may be a backlog in Thunder Bay, but not in Halifax. There is a lot of capacity in Halifax; we can handle 50,000 bushels of grain per hour. Our port is much closer to most of the markets that we're shipping to when we go east.

That's a comment. Can you answer the other question about the \$100,000?

niveau, nous examinons nos règlements pour nous assurer qu'ils ne sont pas trop lourds et, en agriculture, nous collaborons avec nos partenaires des provinces afin de repérer les règlements qui sont contre-productifs. S'il y a des chevauchements et des lacunes, nous cherchons à éviter qu'il n'y ait trop de chevauchements.

Selon moi, il n'y a aucune intrusion. À mon idée, il s'agit de renforcer la capacité des chemins de fer d'offrir le service qu'ils sont payés pour offrir. Les deux compagnies ferroviaires, et surtout le CP, ont rajusté leurs activités au point qu'ils mettent l'accent sur la vitesse plutôt que sur le volume. Cela va faire problème.

Les compagnies ferroviaires se sont départies d'au moins 400 locomotives et d'un certain nombre d'équipages — soit entre 4 000 et 6 000 personnes, selon des avis divergents — et de quelque 11 000 wagons destinés au transport de diverses marchandises. Au bout du compte, cela donne des résultats fantastiques qui plaisent aux actionnaires, mais elles ne peuvent pas assurer le service sur lequel nous comptons.

Nous sommes privés d'accès à la mer. La Saskatchewan compte 47 millions d'acres de terres cultivables, et c'est loin de l'océan. Nous exportons entre 50 et 85 p. 100 de ce que nous produisons. Il nous faut donc des compagnies ferroviaires qui respectent leurs objectifs, qui sont ponctuelles, dont les services sont prévisibles et gérables.

Nous ne contrôlons pas les coûts des sociétés ferroviaires. Elles ont ce qu'on appelle un droit acquis au transport du grain. Ce n'est aucunement restrictif. Mais nous comptons sur elles pour offrir le service en contrepartie.

Le président : Je regarde l'heure. Le ministre s'était engagé à consacrer une heure au comité. Je vous en remercie, monsieur le ministre. Nous pouvons amorcer un deuxième tour.

Le sénateur Mercer : Compte tenu du temps qui reste, monsieur le ministre. J'ai deux questions et une observation à formuler. Vous pourrez ensuite répondre.

Vous avez parlé de récolte supérieure à la moyenne. Ne devrions-nous pas espérer que l'exceptionnel devienne la nouvelle norme?

M. Ritz : Oui.

Le sénateur Mercer : Deuxièmement, combien d'agriculteurs se sont prévalus des prêts-relais sans intérêts de 100 000 \$ qui leur sont offerts?

Pendant que vous cherchez votre réponse, voici mon observation. Il y a peut-être des retards à Thunder Bay, mais il n'y en a pas à Halifax, qui a une grande capacité. On peut y manutentionner 50 000 boisseaux à l'heure. Son port est beaucoup plus près de la plupart des marchés que nous desservons du côté est.

C'est une simple observation. Pouvez-vous répondre à ma question sur les prêts de 100 000 \$?

Mr. Ritz: Right. Yes, I agree with you that this was a large crop. In my estimation, we've been saying that, with the demand out there in the global marketplace, Canada will have to produce between 50 and 70 per cent more than we do now in order to meet that growing demand. The middle class in China are some 400 million people now. For the first time in history, bread has surpassed rice as a staple in Japan. We're seeing those kinds of changes. India is buying more.

We're going to have to start producing these types of quantities on a regular basis, and we can do that through biotechnology, innovative farming practices and so on. This is a wake-up call and a dress rehearsal to say this is what we'll have to be prepared to do over the next 5 to 10 years to get to that point.

Senator Mercer: Hopefully, we won't be back here every year for the next five years as we were doing it.

Mr. Ritz: Absolutely. That's why the regulatory package with the flexibility in it will address that.

There are roughly 2,700 farmers who have applied this year. It's up 10 per cent from a normal year. The number of farmers is up, but the actual loan per farmer is down slightly — whatever made that happen. That's still only about 30 to 35 per cent of farmers who are taking advantage of even the \$100,000 interest-free.

Senator Mercer: And I assume we have 100 per cent payback?

Mr. Ritz: Yes, we do. It's extremely good. It's based on what they have in the bin or what they are going to produce.

Senator Plett: My first question is simply out of curiosity; it doesn't really have to do with the legislation. You talked about a ship going into Vancouver, I think you said, and the line-up was too long and it took off. Where did it come from and where did it go?

Mr. Ritz: It was a Japanese vessel, and they headed stateside.

Senator Plett: So they must have known they could go to Seattle or somewhere.

Mr. Ritz: You get those types of boats that show up; they're on a backhaul and they're hoping to take something back with them. Truckers do that all the time. There's no reason to think boats wouldn't also. They're close and in the area.

As I understood, it was a Japanese vessel. They would have picked something up on spec, and they would have waited too long to make that happen.

Senator Plett: I know that Senator Mercer rightfully plugs the Port of Halifax on a regular basis, as I try to do with the Port of Churchill, even though it's much smaller. But the problem isn't

M. Ritz : Bien. Je suis d'accord avec vous pour dire que ce fut une grande récolte. Nous avons dit que, compte tenu de la demande sur le marché mondial, le Canada devra accroître sa production, selon mon estimation, de 50 à 70 p. 100 pour satisfaire cette demande croissante. En Chine, la classe moyenne compte maintenant environ 400 millions de personnes. Pour la première fois de l'histoire, le pain a surpassé le riz comme aliment de base au Japon. Les choses évoluent. L'Inde achète davantage aussi.

Nous allons devoir produire des récoltes aussi importantes de façon régulière, et nous pourrions y parvenir grâce à la biotechnologie, à des pratiques agricoles innovantes et ainsi de suite. C'est un avertissement, une répétition générale : voilà ce que nous devons être prêts à faire pendant les 5 à 10 prochaines années pour y arriver.

Le sénateur Mercer : J'espère que nous n'aurons pas à adopter le même genre de mesure pendant les cinq prochaines années.

M. Ritz : Tout à fait d'accord. C'est pourquoi la réglementation aura la souplesse nécessaire pour que nous puissions nous adapter à la situation.

Environ 2 700 agriculteurs ont demandé le prêt cette année. C'est 10 p. 100 de plus que dans une année normale. Le nombre d'agriculteurs est à la hausse, mais le prêt par agriculteur est légèrement en repli, quelle que soit la cause. C'est tout de même seulement de 30 à 35 p. 100 des agriculteurs qui profitent de ces prêts de 100 000 \$ sans intérêts.

Le sénateur Mercer : Et je présume qu'ils sont intégralement remboursés?

M. Ritz : Effectivement. C'est excellent. On tient compte des stocks en main et de la production à venir.

Le sénateur Plett : Je pose ma première question par simple curiosité, puisque cela n'a rien à voir avec le projet de loi. Vous avez parlé d'un navire qui se dirigeait vers Vancouver, je crois, et qui est allé ailleurs parce qu'il y avait trop d'attente. D'où venait-il et où est-il allé?

M. Ritz : C'était un navire japonais, et il est allé du côté des États-Unis.

Le sénateur Plett : Le capitaine devait savoir qu'il pouvait aller à Seattle ou ailleurs.

M. Ritz : Il arrive que des navires se pointent de la sorte. Ils sont sur le chemin du retour et en quête d'une cargaison. Les camionneurs se comportent toujours ainsi. Pourquoi pas les navires? Ils sont tout près et dans le secteur.

Si j'ai bien compris, il s'agissait d'un navire japonais. Il aurait pu prendre une cargaison, mais il aurait dû attendre trop longtemps pour le faire.

Le sénateur Plett : Le sénateur Mercer fait régulièrement de la réclame, à raison, pour le port d'Halifax, tout comme j'essaie de le faire pour celui de Churchill, même si ce dernier est beaucoup plus

that there's backlog at the Port of Thunder Bay; the problem is getting it to the Port of Thunder Bay, as it is to Halifax.

Senator Dagenais asked about how the railways had accepted this. Obviously, you did some consultations around the country on this. Tell me, how did other stakeholders — Senator Tardif talked about the Minister of Agriculture in Saskatchewan not really being happy — but how about other ministers and stakeholders? What has been the reception you have seen on this legislation so far?

Mr. Ritz: Extremely good. We had a number of roundtables, as we recognized in early January that the railways were not picking up their game, regardless of the cold and the winter that was out there. They weren't picking up their game and moving the product. We started talking to a lot of the bulk shippers. We started with grain, because that was the first one flagged. Then, over the course of about six weeks, as we did I forget how many roundtables across Western Canada predominantly, we started hearing from other bulk commodity shippers, as well.

The name of the bill is “fair rail for farmers,” and they said, “What about us?” We say they're included, but the name of the bill is just the name of the bill. They were giving us stories of concern, too.

We had representatives of CN and CP at these roundtables. They were invited to each one. They stopped coming; as the complaint level went up in the public, they stopped coming to the meetings, which was unfortunate, because they needed to hear what was said.

That's why I said I'm buoyed by the fact that CP's Hunter Harrison is saying, “We have to sit down and talk,” and he's absolutely right. What will make this work is sharing that data and information as to what's required when, and how we tackle that and put our best foot forward.

Senator Plett: There has been talk about the sunset clause in 2016. Could you elaborate a bit?

I gave Senator Tardif a challenge today in the chamber that from now to 2016, we would all collaboratively work together to try to improve already-good legislation. Can you talk about that a bit?

Mr. Ritz: Sure. This is classed as emergency legislation, and it comes with a two-year window, so that it is renewable simply by a motion in Parliament — whether it takes a second one in the Senate, I'm not sure; if it does, great — to reenact it again or to make slight changes again and go forward.

modeste. Mais le problème, ce n'est pas l'engorgement au port de Thunder Bay. C'est plutôt l'acheminement du grain vers le port de Thunder Bay ou celui d'Halifax.

Le sénateur Dagenais a demandé comment les compagnies ferroviaires avaient accepté cette mesure. Vous avez évidemment mené des consultations à ce sujet dans l'ensemble du pays. Comment les autres parties intéressées ont-elles réagi? La sénatrice Tardif a dit que le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan n'était pas vraiment satisfait. Quelle a été la réaction des autres ministres et parties intéressées? Comment le projet de loi a-t-il été accueilli jusqu'à maintenant?

M. Ritz : Extrêmement bien. Nous avons organisé des tables rondes, lorsque nous nous sommes aperçus, au début de janvier, que, abstraction faite du froid et de l'hiver, les compagnies ferroviaires ne redressaient pas la situation. Elles ne réagissaient pas et n'acheminaient pas le produit. Nous avons entamé des discussions avec beaucoup d'expéditeurs de produits en vrac. Nous avons commencé par le grain, puisque c'est le premier problème qui a été signalé. Et puis, sur une période d'environ six semaines, au cours des tables rondes organisées surtout dans l'Ouest — je ne me souviens plus combien —, nous avons commencé à entendre le point de vue d'autres expéditeurs de produits en vrac.

Le projet de loi s'intitule « Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain ». Les autres expéditeurs ont dit : « Et nous? » J'ai répondu qu'ils étaient pris en considération aussi et que le titre du projet de loi n'est qu'un titre. Ils nous ont expliqué les questions qui les préoccupaient également.

Des représentants du CN et du CP étaient présents à ces tables rondes. Ils ont été invités à chacune d'entre elles. Ils ont arrêté de venir. Comme les plaintes du public se faisaient plus insistantes, ils ont arrêté de venir aux réunions, ce qui est regrettable, car ils auraient eu besoin d'entendre ce qui s'est dit.

Voilà pourquoi j'ai dit que je suis réconforté de ce que Hunter Harrison, du CP, ait dit que nous devons discuter. Il a tout à fait raison. Pour obtenir des résultats, nous devons mettre en commun des données et de l'information : de quoi a-t-on besoin, quand, comment s'attaquer au problème, comment nous y prendre au mieux?

Le sénateur Plett : Il a été question de la disposition de caducité en 2016. Pourriez-vous expliquer un peu?

Au Sénat, j'ai aujourd'hui lancé une invitation à la sénatrice Tardif : d'ici 2016, nous allons tous collaborer afin d'améliorer une loi qui est déjà de bonne qualité. Pourriez-vous en parler?

M. Ritz : Bien sûr. Le projet de loi est considéré comme une mesure urgente. Il y a un créneau de deux ans. La mesure est renouvelable par une simple motion au Parlement — je ne sais pas trop s'il faudra aussi une deuxième motion au Sénat, mais si oui, tant mieux — pour réadopter le projet de loi ou apporter de légères modifications.

Senator Plett: So, we would have the opportunity to improve on it if we saw fit, or you would have that opportunity?

Mr. Ritz: Yes. And the timing of the CTA review and that two-year window all come together, so if there are things that come up in the CTA review that are pertinent that need to be put into this bill or the next one forward, then it's an ideal time to do it.

Senator Tardif: Minister, why did you choose the Canada Transportation Agency rather than the Canadian Grain Commission as the agency that would adjudicate claims and arbitrate disputes?

Mr. Ritz: Well, the CTA are experts in transportation; the CGC not so much. They are about more varietal grain and they'll adjudicate the contracts if there's a problem with farmer to grain buyer. The CTA is well versed and has the capacity and the skill set required in order to do the adjudication.

Senator Tardif: I would have thought they might have been ill-equipped to interpret service agreements.

Mr. Ritz: No, this question came up at the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food in the house and Minister Raitt was there that day. She's not able to be with us today, but she responded that they have the ability and the technical expertise to do exactly this.

Senator Eaton: Minister, have you talked to some of our biggest customers and reassured them that they will get their grain?

Mr. Ritz: Yes, I have. I did that personally on my trips. I will be in China coming up in June. There hasn't been a problem with China. I've also compared notes with my colleague Tom Vilsack in the U.S. I know the transportation agency in the U.S. had a letter condemning CP's handling of products in the U.S. at the same time we were complaining here. There were some concerns about what they were doing down there as well.

It's a small world when it comes to agriculture. Everybody knows everybody and we all compare notes.

Senator Robichaud: Minister, what is the state of the rail lines on the short-line operations? I'm asking that because you are aware in New Brunswick that there's a section that was to be closed. It was a section of the main line, and the minister had to announce that VIA was going to put some money into it.

Is that a situation that, in some places, is waiting to happen?

Mr. Ritz: Absolutely. CN and CP can qualify for the Building Canada Fund. Short-line rail can qualify for the provincial component of the Building Canada Fund. They're all listed in there to have the ability to borrow and look for grants and those types of things that they need.

There are a number of short-line rails in Saskatchewan; there are some in Alberta as well. They do an excellent job of filling in gaps. They're part of the catchment area that CN and CP need. A friend of mine, Sheldon Affleck, runs a large one that has the

Le sénateur Plett : Nous aurions donc la possibilité d'améliorer le texte, si nous le jugeons bon. Auriez-vous cette possibilité?

M. Ritz : Oui. Et il y a aussi la révision de la LTC et ce créneau de deux ans qui coïncident. Si des éléments pertinents surgissent pendant la révision de la LTC et s'il y a lieu de les intégrer au projet de loi ou à la prochaine mesure, ce sera le moment idéal.

La sénatrice Tardif : Monsieur le ministre, pourquoi avez-vous choisi l'Office des transports du Canada plutôt que la Commission canadienne des grains pour arbitrer les réclamations et les différends?

M. Ritz : L'OTC a des experts en transports; la CCG, pas tellement. La commission s'intéresse plus aux diverses variétés de grains et elle arbitre l'exécution des contrats s'il y a un problème entre l'agriculteur et l'acheteur. L'OTC est très renseignée, elle a la capacité et les compétences nécessaires pour assurer l'arbitrage.

La sénatrice Tardif : J'aurais été portée à penser qu'elle est mal équipée pour interpréter les accords sur les niveaux de service.

M. Ritz : Non. Cette question a surgi au Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre, en présence de la ministre Raitt. Elle ne peut être ici aujourd'hui, mais elle a répondu alors que la commission a la capacité et les compétences voulues pour faire justement ce travail.

La sénatrice Eaton : Monsieur le ministre, avez-vous eu des entretiens avec certains de nos plus importants clients et leur avez-vous donné l'assurance qu'ils recevraient leur grain?

M. Ritz : Oui, je l'ai fait. Je l'ai fait moi-même au cours de mes déplacements. J'irai en Chine en juin. Il n'y a pas eu de problème avec la Chine. J'ai également eu des échanges avec mon collègue Tom Vilsack, aux États-Unis. Je sais que l'agence des transports, aux États-Unis a reçu une lettre condamnant la façon dont le CP s'occupe des produits là-bas, au même moment où nous formulons des plaintes ici. Il y avait aussi des préoccupations au sujet de ce que cette société faisait aux États-Unis.

L'agriculture, c'est un monde tout petit. Tous se connaissent et échangent leurs opinions.

Le sénateur Robichaud : Monsieur le ministre, quel est l'état des chemins de fer d'intérêt local? Si je pose la question, c'est parce que, comme vous le savez, un tronçon devait être abandonné au Nouveau-Brunswick. C'était un tronçon de la ligne principale, et la ministre a dû annoncer que VIA allait injecter de l'argent.

Est-ce un problème qui risque de se produire à certains endroits?

M. Ritz : Absolument. Le CN et le CP peuvent se prévaloir du Fonds Chantiers Canada. Les chemins de fer d'intérêt local peuvent profiter du volet provincial de cette initiative. Ils sont tous là, et ils ont la capacité d'emprunter, de demander des subventions, par exemple, lorsqu'ils en ont besoin.

Il y a un certain nombre de chemins de fer d'intérêt local en Saskatchewan. Il y en a aussi en Alberta. Ils assurent fort bien les services d'appoint. Ils alimentent les territoires desservis par le CN et le CP. Un ami à moi, Sheldon Affleck, dirige un important

whole centre of Saskatchewan and he has an agreement with CN to take the cars into their grounds in Saskatoon to be hooked up onto trains. It does work well.

There's always a problem with capacity and maintenance on those lines. They tend to run slower because of the rail beds and so on that need maintenance. They're slowly getting that back in shape. Some of them don't run locomotives like you see on rail lines. They use a Kenworth truck that has been retooled to run on the rail line; it was done by a company in Regina called Brandt Enterprises.

Senator Robichaud: You're saying they're working on it?

Mr. Ritz: Absolutely. The maintenance is never done. You're always changing ties and working on certain things.

Senator Robichaud: Sometimes they have a tendency to wait until the very last minute, when it's too late.

Mr. Ritz: Well, that would be their business decision.

The Chair: With that said, I want to thank the minister for being here for the hour that you have committed. Before we conclude with the first panel, minister, do you have any closing remarks?

Mr. Ritz: I thank you for the timeliness you are putting into this bill. Certainly, we're looking at getting it through as quickly as we can. We made the point that the OIC is up June 5, but the actual crop week is June 2. That gives us three days to assess the last data that comes in. There is some timeliness to it. We're working hard on getting the regulation package to dovetail into that as well.

The Chair: Honourable senators being in a good mood, and in the spirit of cooperation, minister, thank you very much.

Honourable senators, the committee will now hear from our second panel of witnesses who are from Agriculture and Agri-Food Canada. Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch.

[Translation]

From Transport Canada, Lenore Duff, director general of Surface Transportation Policy. From Justice Canada, Sara Guild, counsel with Agriculture and Food Inspection, Legal Services — AAFC.

[English]

Demeena Kaur Seyan, Counsel, Agriculture and Food Inspection, Legal Services, AAFC.

chemin de fer qui occupe tout le centre de la Saskatchewan. Il a un accord avec le CN pour amener les wagons à Saskatoon où ils soient accrochés aux convois. La formule marche bien.

Il y a toujours un problème de capacité et d'entretien sur ces chemins de fer. Les trains y circulent plus lentement, en général, à cause de l'état de l'assiette des rails, par exemple, qui a besoin de travaux d'entretien. Ces entreprises remettent tranquillement les choses en état. Certaines n'utilisent pas les locomotives habituelles. Elles se servent plutôt de camions Kenworth modifiés pour circuler sur les voies ferrées. La modification est faite par une entreprise de Regina, Brandt Enterprises.

Le sénateur Robichaud : Vous dites que les entreprises s'efforcent de régler le problème?

M. Ritz : Absolument. L'entretien, ce n'est jamais terminé. Il faut remplacer des traverses et travailler à différentes choses.

Le sénateur Robichaud : Elles ont parfois tendance à attendre à la dernière minute, jusqu'à ce qu'il soit trop tard.

M. Ritz : Ce sont des décisions d'affaires qui leur appartiennent.

Le président : Là-dessus, je tiens à remercier le ministre d'avoir comparu pendant une heure, comme il s'y était engagé. Avant de terminer avec le premier groupe de témoins, monsieur le ministre, je vous invite à nous livrer vos dernières réflexions si vous le souhaitez.

M. Ritz : Je vous remercie de l'empressement avec lequel vous étudiez le projet de loi. Nous souhaitons assurément qu'il soit adopté le plus rapidement possible. Nous avons souligné que le décret cessait de s'appliquer le 5 juin, mais la semaine de récolte, c'est le 2 juin. Cela nous donne trois jours pour évaluer les dernières données recueillies. Donc, le temps presse. Nous travaillons d'arrache-pied à la préparation de la réglementation pour qu'elle s'intègre à tout ceci.

Le président : Les sénateurs étant de bonne humeur, et dans un esprit de coopération, monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup.

Honorables sénateurs, le comité entendra maintenant le deuxième groupe de témoins, qui viennent d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. D'abord, Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques.

[Français]

De Transports Canada, Mme Lenore Duff, directrice générale, Politique des transports terrestres. De Justice Canada, Mme Sara Guild, avocate, services juridiques, Agriculture et inspection des aliments — AAC.

[Traduction]

Demeena Kaur Seyan, avocate, Services juridiques, Agriculture et inspection des aliments, à Agriculture et Agroalimentaire Canada.

[Translation]

And Alain Langlois, Senior Legal Counsel for Transport, Legal Services, Justice Canada.

[English]

Honourable senators, I have been informed by the clerk that there will be no statements; so we will move to questions.

Senator Mercer: Thank you all for being here. One of my frustrations with this process has been that we're in a situation where the clock is ticking and we need the legislation by a certain date.

As I was doing my research for my speech today, I came upon the fact that in the House of Commons the bill had gone to committee, and I incorrectly said they had four sessions this afternoon; it was actually five sessions. They reported back with an amendment and then it arrived in the House of Commons, and a member from Edmonton rose on a point of order because one of the amendments wasn't proper.

This is a drafting issue, the advice given by lawyers to politicians. Most people sitting around the table, while they may be lawyers, they are not experts on the constitutionality and niceties of drafting legislation and of amendments going from committee back to either the House of Commons or to the Senate.

How did this happen and how can we prevent it from happening to other pieces of legislation in the future? It delays it; it frustrates it; and it means if it's in a piece of legislation started in the House of Commons and comes our way, it shortens our time frame. It means that we're now under pressure to get this bill done. We're going to do the job, but it would be a lot easier if we could have had at least another week to get the job done.

Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch, Agriculture and Agri-Food Canada: Thank you, senator. I would point to what the minister said a little earlier. He was not pleased with the point of order. He was very happy that when the house reconvened there was unanimous agreement to send it back to committee.

The one thing I think is for certain is that you wouldn't want to remove the right of a parliamentary committee to amend legislation or to suggest amendments; that's part of the process. As you heard the minister, he's very anxious to get this legislation through and very appreciative of the committee putting the time in to do that and very anxious to show the cooperation that all parties are showing to get this legislation in place for farmers.

Senator Mercer: There are a number of references that I made earlier today in the chamber to the service level agreements with respect to people's comments on it, everything from Cam Dahl,

[Français]

Et M. Alain Langlois, conseiller juridique principal, Transports, Services juridiques, Justice Canada.

[Traduction]

Honorables sénateurs, le greffier m'informe que les témoins n'ont pas de déclaration d'ouverture à faire. Nous passerons donc aux questions.

Le sénateur Mercer : Merci à vous tous de comparaître. Une chose qui m'exaspère, c'est que nous nous retrouvons dans une situation où le temps presse parce que la loi doit être en place au plus tard à une certaine date.

En faisant des recherches pour mon intervention d'aujourd'hui, j'ai constaté que, à la Chambre des communes, le projet de loi avait été renvoyé à un comité. J'ai dit à tort cet après-midi qu'il y avait eu quatre séances du comité. Il y en a eu cinq, en fait. Il a fait rapport du projet de loi avec des propositions d'amendement. Aux communes, un député d'Edmonton a invoqué le Règlement parce qu'un des amendements était irrecevable.

C'est là un problème de rédaction, de conseils que les avocats donnent aux hommes et femmes politiques. La plupart des gens qui prennent place autour de la table sont peut-être des avocats, mais ce ne sont pas des spécialistes qui peuvent se prononcer sur la constitutionnalité et les raffinements de la rédaction des lois et des amendements qui vont du comité à la Chambre des communes ou au Sénat.

À quoi attribuer ce problème et comment pouvons-nous éviter qu'il ne se reproduise? Cela occasionne des retards et fait dérailler le processus. S'il s'agit d'un projet de loi présenté d'abord à la Chambre des communes, nous avons moins de temps pour l'étudier lorsqu'il nous est renvoyé. Ainsi, nous faisons l'objet de pressions pour achever l'étude du projet de loi. Nous allons faire le travail, mais cela aurait été beaucoup plus facile si nous avions eu au moins une semaine de plus.

Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques, Agriculture et Agroalimentaire Canada : Merci, sénateur. Je rappelle ce que le ministre a dit tout à l'heure. Il n'a pas été très content de ce rappel au Règlement. Par contre, il a été très content que, lorsque la Chambre s'est réunie de nouveau, il y ait consentement unanime pour renvoyer le projet de loi au comité.

Une chose est certaine : on ne veut pas retirer aux comités parlementaires le droit d'amender un projet de loi ou de proposer des amendements. Cela fait partie du processus. Comme il l'a dit, le ministre tient à faire adopter ce projet de loi, il est très reconnaissant au comité de prendre le temps nécessaire pour faire ce travail et il tient à faire ressortir la coopération dont tous les partis font preuve pour adopter le projet de loi dans l'intérêt des agriculteurs.

Le sénateur Mercer : J'ai fait aujourd'hui à la Chambre un certain nombre d'allusions aux accords sur les niveaux de service et à ce que les gens en ont dit, depuis Cam Dahl, président de

the president of Cereals Canada, who in part said the regulatory package must provide for a better and more specific definition of “adequate” and “suitable,” whereby railway service obligations must be met.

Again, he is only one person who has said that. Another who has said similar things is Matt Sawyer of the Alberta Barley Commission, who said:

The definition of adequate and suitable accommodation and service obligations within the legislation needs to be made clear.

And the bill needs more teeth. The minister claims there are some teeth there, but I would debate whether there are enough.

It seems that we continue to get legislation that refers to a suitable accommodation and service obligations, and we talk about the service agreements that came out of Bill C-52, I believe. I'm not seeing any progress here. I continue to see people frustrated by it. I continue to see that as part of the problem that has led to the issue.

Obviously, we don't want to be back here next year, as I mentioned to the minister, addressing the same problem because — or at least two years, because this has a sunset clause, but we don't want to be here doing this again.

Alain Langlois, Senior Legal Counsel, Transport, Legal Services, Justice Canada: We can explain what the legislation does. The legislation doesn't talk about suitable and adequate. That's already in legislation. What the legislation does speak about is it allows the agency, when a shipper and a railway cannot agree on the level of service agreements, to establish a level of service agreement between the shippers and the railway. The legislation allowed the agency to make a regulation to define what terms and conditions that could be referred to arbitration under the existing legislation. It will provide for a means to clarify what the broader concept of “suitable” and “adequate” means.

Senator Mercer: How many arbitrations have there been since the bill came into effect?

Mr. Langlois: I can't answer that. You'll have to ask the agency.

Senator Mercer: I am told by shippers they are having a difficult time agreeing to service agreements with the railways, and that means that this is not working.

Mr. Langlois: The choice to refer the matter to arbitration is the shipper's choice. The current legislation entails a two-step process. The first step is the shipper makes a request to the railway to get a service agreement. There's a negotiation or a refusal by the railway, and there's the ability of the shipper to refer the matter to arbitration. The decision to file for a level of service arbitration is a shipper's decision. The shipper has that ability. If they choose not to, it's their decision.

Céréales Canada, qui a fait valoir entre autres choses qu'il fallait une définition plus précise du terme « convenable » pour qu'on sache à quoi s'en tenir sur les obligations des chemins de fer en matière de service.

Ce n'est là qu'une personne parmi d'autres qui ont tenu le même discours. Matt Sawyer, de l'Alberta Barley Commission, a eu des propos semblables :

Il faut clarifier les notions d'« installations convenables » et les « obligations de service ».

Et le projet de loi doit avoir du mordant. D'après le ministre, il en a déjà. Quant à savoir s'il en a assez, cela se discute.

On dirait que les lois se succèdent où on parle d'installations convenables et d'obligations en matière de service. Il y a eu les accords sur les niveaux de service dans le projet de loi C-52, je crois. Je ne vois ici aucun progrès. Des gens continuent d'être exaspérés. Je vois toujours là une partie du problème qui nous a valu cette situation difficile.

De toute évidence, nous ne voulons pas nous retrouver à résoudre le même problème ici l'an prochain, comme je l'ai dit au ministre, ou alors dans deux ans, puisque le projet de loi comprend une disposition de caducité. Il reste que nous ne voulons pas avoir à recommencer la même chose.

Alain Langlois, conseiller juridique principal, Transports, Services juridiques, Justice Canada : Nous pouvons expliquer ce que fait le projet de loi. Il ne traite pas du caractère convenable des installations. Cela se trouve déjà dans la loi. Le projet de loi autorise l'office, lorsqu'un expéditeur et une compagnie ferroviaire n'arrivent pas à s'entendre, à établir un accord sur les niveaux de service entre les deux parties. Il l'autorise à élaborer un règlement pour définir les conditions qui peuvent être renvoyées à l'arbitrage aux termes de la loi en vigueur. Il donnera un moyen de préciser ce que veut dire la notion générale de « convenable ».

Le sénateur Mercer : Combien y a-t-il eu d'arbitrages depuis l'entrée en vigueur du projet de loi?

M. Langlois : Je ne saurais pas répondre. Il faudra le demander à l'office.

Le sénateur Mercer : Des expéditeurs me disent qu'ils ont du mal à s'entendre sur des accords sur les niveaux de service avec les compagnies ferroviaires. Cela veut dire que le dispositif en place ne fonctionne pas.

M. Langlois : C'est l'expéditeur qui peut demander l'arbitrage. La loi en place prévoit un processus en deux étapes. Tout d'abord, l'expéditeur demande au transporteur ferroviaire un accord sur les niveaux de service. Il y a négociation, ou le transporteur oppose un refus, et l'expéditeur peut alors porter l'affaire en arbitrage. C'est donc l'expéditeur qui décide de demander un accord sur les niveaux de service. Il a cette possibilité. S'il s'abstient, c'est également sa décision.

Senator Mercer: Thank you. That doesn't answer my question, because I know there are some frustrated people out there and one or two around here. Many of the witnesses that have appeared in the other place saw that the current situation is not working as well as it had been designed to do.

Perhaps under the review that the minister referred to of the Transportation Act, perhaps we can readdress this issue as we go through that review. I'm not satisfied, and I know we could find hundreds of shippers who are not satisfied, that this process is working. It sounded really good on paper, but I was a critic of the bill in the Transport Committee when it came in, and I was very concerned about it then and I remain very concerned about it now.

Senator Plett: We know that Canadian companies have lost some contracts over this period of time. Japanese ships have moved to the Port of Seattle. The minister talked a bit about that. Shippers are facing cancelled contracts, contract penalties and demurrage charges, and these challenges are being reflected in the prices offered to producers and elevators for their grain. Of course, we are introducing, I think, some good solutions here to keep the grain flowing.

Could you provide some additional evidence that the economy has been negatively impacted by the current situation that we have?

Mr. Meredith: I think that would be difficult, senator. The minister did talk about instances where ships, vessels, had to go light or not loaded at all.

The grain companies will tell you that there is a significant gap between their marketing programs, in other words, the customers waiting for grain and the customers getting grain. There are all kinds of penalties associated with that. Demurrage charges can be half a million or a million dollars a vessel, and the minister did mention the 60-day delay for that one vessel. There are all kinds of impacts on producers who can't bring their grain into the system, and on grain shippers who can't get the grain to their customers.

What we're very hopeful of, though, is that in the post-winter period, and given the performance increase we've seen amongst railroads, that we're going to catch up. That grain is still in terminals, or in the inland elevators, or on farm in storage, so that's a very valuable asset. It's going to be significantly richer over time than a normal harvest. As the minister said, that harvest last year was 50 per cent higher than the 10-year average.

We're hopeful to make farmers and grain shippers whole.

Senator Plett: Senator Eaton asked the minister about whether the grain lost its value and, of course, he said if it was stored properly, it did not. I agree with that, but being from Western

Le sénateur Mercer : Merci. Cela ne répond pas à ma question. Il y a quelques personnes qui sont irritées sur le terrain, et une ou deux ici également. Beaucoup de témoins qui ont comparu à l'autre endroit ont constaté que le dispositif actuel ne fonctionne pas aussi bien qu'il devait le faire.

Peut-être à la faveur de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, dont le ministre a parlé, pourrions-nous aborder de nouveau la question. Je ne suis pas satisfait du fonctionnement de ce dispositif, et nous pourrions trouver des centaines d'expéditeurs qui ne le sont pas. Cela semblait très beau sur papier, mais j'ai été porte-parole pour le projet de loi au Comité des transports lorsqu'il en a été saisi. Je m'inquiétais vivement du processus alors, et je m'en inquiète toujours beaucoup.

Le sénateur Plett : Nous savons que des entreprises canadiennes ont perdu des contrats pendant cette période. Les navires japonais vont maintenant au port de Seattle. Le ministre en a dit un mot. Des expéditeurs ont des contrats qui sont annulés, ils doivent assumer les pénalités prévues dans les contrats et les frais de surestarie. Ces difficultés se reflètent dans les prix offerts aux producteurs et aux exploitants d'élevateur pour leur grain. Bien sûr, nous proposons ici de bonnes solutions pour maintenir l'acheminement du grain.

Pourriez-vous apporter d'autres faits qui montrent que l'économie a écopé à cause de la situation actuelle.

M. Meredith : Ce serait difficile, sénateur. Le ministre a évoqué des cas où des navires ont dû repartir sans leur pleine charge, ou sans charge aucune.

Les sociétés céréalières diront qu'il y a un retard appréciable dans leurs programmes de commercialisation; autrement dit, entre le moment où les clients attendent leur grain et celui où ils finissent par l'obtenir. Il y a toutes sortes de pénalités associées à ces retards. Les frais de surestarie peuvent atteindre un demi-million voire un million de dollars pour un seul navire, et le ministre a parlé d'un navire qui a dû attendre 60 jours. Cela a toutes sortes de conséquences pour les producteurs qui ne peuvent livrer leur grain et pour les expéditeurs qui ne peuvent faire parvenir le produit à leurs clients.

Nous avons cependant bon espoir que, après l'hiver, et étant donné l'accélération du service ferroviaire, nous allons rattraper les retards. Ce grain se trouve toujours dans les terminaux, dans les élévateurs à l'intérieur des terres ou en entreposage dans les exploitations agricoles. C'est un actif très précieux. Avec le temps, il rapportera beaucoup plus qu'une récolte ordinaire. Comme le ministre l'a signalé, la récolte de l'an dernier a été de 50 p. 100 supérieure à la moyenne décennale.

Nous espérons que les agriculteurs et les expéditeurs récupéreront ce à quoi ils ont droit.

Le sénateur Plett : La sénatrice Eaton a demandé au ministre si le grain perdait de sa valeur, et il a répondu que non, à condition qu'il soit entreposé correctement. Je suis d'accord, mais comme je

Canada and knowing many farmers, I know that they have storage issues. Many farmers are storing their grain by leaving it lying outside on the field.

Have a lot of producers lost value through contamination and other issues by having to leave it on the field, not having the proper storage that they need to tide them over?

Mr. Meredith: That was an issue that the government was very seized with. Because we didn't know the extent of the storage problem and we didn't, at the time, have any confidence that the railroads would move the kinds of volumes needed to solve that problem, we looked at this very carefully.

We work very closely, as you know, with provincial governments. Their crop inspection functions for their crop insurance were giving us feedback about the storage issue.

To be honest, farmers are very astute managers of their farms. They would only store on the ground under very unique circumstances, and it would probably be their lowest quality, probably a feed grain. When you do hear about farmers storing on ground, you recall the minister talked about these grain bags. They're very big grain bags. They were not for permanent storage but, for the time period, especially over winter, they're adequate.

In addition to those kinds of inquiries, we commissioned Statistics Canada to do an additional survey specifically on the issue of storage. We found that there was only about 13 or 14 per cent of grain stored that way. What farmers had been doing was taking that grain and shipping it first or storing it if it's good quality, and that there was significant storage capacity now that the system had become more fluid.

We're hopeful that farmers won't be out of pocket in that situation.

Senator Plett: One more question, and this might be for Ms. Duff, I'm not sure.

We need a way forward that will benefit all shippers selling every commodity, from grain to oil. I'm wondering, will the volume requirements that we now have — and, of course, either one of you can answer — impact other commodities such as coal, potash or oil?

We've all read the newspaper articles that one of the reasons that CN and CP weren't hauling enough grain is because they were hauling more oil. They, of course, said that wasn't the case.

Do you have some comments on whether us telling the railways, "You have to haul this much grain," will that have an impact on these other commodities?

viens de l'Ouest et que je connais bien des agriculteurs, je sais qu'il existe des problèmes d'entreposage. Beaucoup de producteurs gardent leur grain sur le terrain.

Y a-t-il beaucoup de producteurs dont le grain a perdu de la valeur à cause de la contamination et d'autres problèmes, parce qu'ils ont dû laisser leur grain sur le champ, faute d'avoir les bonnes installations nécessaires pour cette période d'attente?

M. Meredith : C'est un problème dont le gouvernement a été largement saisi. Parce que nous ne connaissions pas l'étendue du problème d'entreposage et que, à ce moment-là, nous n'avions pas espoir que les transporteurs ferroviaires acheminent les volumes nécessaires pour résorber les retards, nous avons fait une étude très minutieuse.

Nous avons travaillé en très étroite collaboration avec les gouvernements provinciaux, comme vous le savez. Leurs fonctions d'inspection des récoltes, dans le cadre de l'assurance-récolte, nous ont permis d'obtenir des renseignements sur le problème d'entreposage.

Pour être honnête, disons que les agriculteurs sont de fins administrateurs de leur exploitation. Ils n'entreposeraient leur grain au sol que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles, et ils ne le feraient que pour leur grain de la plus basse qualité, sans doute du grain fourrager. À propos de cet entreposage au sol, le ministre a parlé, rappelez-vous, des sacs d'entreposage de grains. Ce sont de très grands sacs. Ils ne sont pas destinés à un entreposage permanent, mais pour cette période, surtout en hiver, ils suffisent.

Mis à part ces renseignements que nous avons demandés, nous avons commandé à Statistique Canada une enquête supplémentaire sur la question de l'entreposage. Nous avons appris que seulement 13 ou 14 p. 100 du grain était entreposé de cette manière. Les agriculteurs ont pris ce grain et ils l'ont expédié en premier ou l'ont entreposé s'il était de bonne qualité. Et il y a une importante capacité d'entreposage, maintenant que le système est devenu plus fluide.

Nous espérons que les agriculteurs ne subiront pas de pertes à cause de cette situation.

Le sénateur Plett : Une question encore, et elle s'adresse peut-être à Mme Duff, je n'en suis pas sûr.

Il nous faut à l'avenir une solution qui sera à l'avantage de tous les expéditeurs qui vendent toutes sortes de produits, du grain aussi bien que du pétrole. Je me demande si, à cause des exigences volumétriques que nous avons maintenant — et bien sûr, l'un ou l'autre d'entre vous peut répondre —, il y aura des conséquences pour d'autres produits comme le charbon, la potasse ou le pétrole.

Nous avons tous lu dans les journaux que si le CN et le CP ne transportaient pas assez de grain, c'est parce qu'ils transportaient davantage de pétrole. Bien sûr, les transporteurs ont nié.

Si nous obligeons les chemins de fer à transporter une certaine quantité de grain, cela aura-t-il des conséquences pour ces autres produits? Qu'en pensez-vous?

Lenore Duff, Director General, Surface Transportation Policy, Surface Freight Policy, Transport Canada: What I can tell you is — and I think minister Ritz spoke about it as well — that ministers met with the railways and established these targets for volume requirements that were ambitious but achievable. They exceed the best numbers that the railways have ever produced with respect to moving grain, but we're also conscious of other commodities, and they were calibrated so as to not affect other commodities. That was in the planning of these volume requirements, so the expectation is it will not affect the shipment of other commodities, but it will improve the delivery of grain in the short term.

Senator Tardif: The minister referred to the fact that now he would have access to data, that this was something new, and that this data would allow him to look at the corridors that were being used, the shortfalls.

Can you give us a bit more information about this? Will this data be made public? What type of agency is gathering this data? I know he mentioned it.

Ms. Duff: There are regulations currently in the Canada Transportation Act that provide for the collection of data from the railways, and there have been requests to the railways to provide additional data and to add to those regulations so that they will be able to obtain data on corridors, which Minister Ritz mentioned. The data that's collected under the Canada Transportation Act is confidential, but it can be released at an aggregated level so it doesn't identify commercial sensitivities.

The other additional data that will be obtained from all participants in the supply chain, from railways and from terminals, which Minister Ritz referred to earlier, will be for the fall planning process where all the participants will be asked to provide additional data that will be used for planning purposes. That data, I would expect, will be available to all the members in terms of the planning requirements to improve situations so the transportation crisis that has occurred with the grain isn't repeated in the next crop year. So there will be a better planning function going forward.

Senator Tardif: The bill that's proposed is to give the Canadian Transportation Agency new responsibilities for providing advice to the Minister of Transport regarding minimum tonnage to be transported, and the agency would also be responsible for investigating whether the railway companies are respecting these new provisions.

Will the agency receive new resources in order to take on these additional functions?

Ms. Duff: There are no new resources that have been attached to the bill that I'm aware of. I think it will be assumed that the agency will take this on using existing resources.

Lenore Duff, directrice générale, Politique des transports terrestres, Politiques sur le transport terrestre des marchandises, Transports Canada : Je peux vous dire, et je crois que le ministre Ritz en a parlé également, que les ministres ont rencontré les représentants des compagnies ferroviaires et établi ces exigences volumétriques cibles, qui sont ambitieux, mais réalistes. Elles sont supérieures à tout ce que les chemins de fer ont offert jusqu'ici pour le transport du grain, mais nous sommes également conscients de la nécessité d'acheminer les autres produits. C'est pourquoi elles ont été dosées de façon à ne nuire au transport d'aucun autre produit. Il en a été tenu compte dans le calcul des exigences à imposer. Par conséquent, cela ne devrait pas nuire au transport d'autres produits, mais à court terme, le transport du grain s'améliorera.

La sénatrice Tardif : Le ministre a fait allusion au fait que maintenant, il aura accès aux données, que c'est là une nouveauté. Ces données lui permettront d'examiner l'utilisation des divers couloirs pour déceler les lacunes.

Pouvez-vous nous renseigner un peu plus à ce sujet? Ces données seront-elles rendues publiques? Quel organisme recueille ces données? Je sais qu'il en a parlé.

Mme Duff : Des règlements prévus par la Loi sur les transports au Canada prévoient la collecte de données auprès des chemins de fer, et il a été demandé aux compagnies ferroviaires de fournir des données supplémentaires. On a proposé d'ajouter des dispositions à ces règlements pour qu'on puisse obtenir des données sur les couloirs, ce dont le ministre a parlé. Les données recueillies en vertu de la Loi sur les transports au Canada sont confidentielles, mais elles peuvent être publiées si elles sont regroupées, de façon à protéger les informations commerciales.

Les autres données additionnelles qui seront recueillies auprès de tous les participants de la chaîne alimentaire, des compagnies ferroviaires et des terminaux, ce dont le ministre Ritz a parlé tout à l'heure, seront prévues dans le processus de planification de l'automne, où tous les participants seront invités à fournir des données supplémentaires pour la planification. Je présume que les données seront à la disposition de tous les intéressés pour la planification visant à améliorer la situation, de sorte que la crise des transports dans le secteur du grain ne se reproduise pas au cours de la prochaine campagne. Il y aura donc désormais une meilleure fonction de planification.

La sénatrice Tardif : Le projet de loi proposé vise à confier à l'Office des transports du Canada de nouvelles responsabilités de conseiller auprès du ministre des Transports au sujet du volume minimum à transporter, et l'office serait également chargé de faire enquête pour voir si les compagnies ferroviaires respectent les nouvelles dispositions.

L'office recevra-t-il des ressources supplémentaires pour se charger de ces nouvelles fonctions?

Mme Duff : Que je sache, le projet de loi ne prévoit aucune ressource nouvelle. On présumera peut-être que l'office se chargera de ces nouvelles fonctions en puisant dans ses ressources existantes.

Senator Tardif: But there is extra work, of course.

Ms. Duff: There will be extra work.

Senator Tardif: And no extra staff will be added?

Ms. Duff: I can't speak for the agency's resourcing plans or what they —

Senator Tardif: But no additional resources are being considered?

Ms. Duff: At this point, there are no additional resources being considered that I am aware of.

Senator Eaton: Ms. Duff, to follow on Senator Tardif's question, would some commodities have priority access to corridor capacity? If so, can you prioritize for us?

Ms. Duff: Are you asking me if the legislation provides for prioritization?

Senator Eaton: Yes.

Ms. Duff: The legislation doesn't specifically provide for prioritization for specific commodities, other than extending the volume requirements for grain. It doesn't specify priorities with respect to specific commodities. Those arrangements would still be made between the railways and the shippers, as they would normally be in a commercial arrangement.

Senator Eaton: I'm sorry; I guess I'm slow. I understand what you mean by that, but you consulted. Mr. Meredith was talking about the agriculture ministers from the provinces consulting as to tonnages and what could be moved when and how much. How did you gauge what the rail capacity was? You've come up with these figures — a million tonnes a week — and no other commodity, like potash or oil, will be impacted. Did the Canadian Transportation Agency determine the corridor capacity, or was it the rail companies themselves?

Ms. Duff: Ministers consulted with the rail companies themselves.

Senator Eaton: And they came up with the capacity?

Ms. Duff: They identified the car amounts that Minister Ritz referred to that they could manage within their system to deliver that much grain.

Senator Eaton: We've heard that the Canadian railways are concerned. This extension of the interswitching distance from 30 to 160 kilometres would give shippers greater access, but would this undermine Canadian railways? Do they feel they're being undermined vis-à-vis American railways in doing this?

La sénatrice Tardif : Mais il y aura évidemment un surcroît de travail.

Mme Duff : Effectivement.

La sénatrice Tardif : Aucun nouveau personnel?

Mme Duff : Je ne saurais parler des plans de l'office en matière de ressources ni dire ce que...

La sénatrice Tardif : Mais on n'envisage pas l'ajout de ressources?

Mme Duff : Pour l'instant, on ne l'envisage pas, que je sache.

La sénatrice Eaton : Madame Duff, pour donner suite à la question de la sénatrice Tardif, je vous demande si certains produits auront un accès prioritaire à la capacité de transport des divers couloirs. Dans l'affirmative, quel serait l'ordre de priorité.

Mme Duff : Vous me demandez si le projet de loi prévoit un classement des produits par ordre de priorité?

La sénatrice Eaton : Exact.

Mme Duff : Il ne prévoit pas expressément un ordre de priorité parmi les divers produits, si ce n'est qu'il augmente les exigences volumétriques pour le grain. Il n'arrête aucune priorité précise par rapport à des produits particuliers. Ces dispositions seraient toujours prises par les compagnies ferroviaires et les expéditeurs, comme cela se fait normalement dans un accord commercial.

La sénatrice Eaton : Désolée. Je suis sans doute un peu lente. Je comprends ce que vous voulez dire par là, mais vous avez mené des consultations. M. Meredith a parlé de la consultation des ministres provinciaux de l'Agriculture au sujet des volumes, de ce qu'on pouvait transporter, à quel moment on pouvait le faire, quelles étaient les quantités. Comment avez-vous mesuré la capacité des chemins de fer? Vous êtes parvenus à ce chiffre, un million de tonnes par semaine, et vous avez ajouté qu'il n'y aurait aucune conséquence pour les autres produits, comme la potasse et le pétrole. Est-ce l'Office des transports du Canada qui a établi la capacité des couloirs ou s'en est-on remis aux compagnies ferroviaires?

Mme Duff : Les ministres ont consulté les compagnies ferroviaires.

La sénatrice Eaton : Et elles ont indiqué la capacité?

Mme Duff : Elles ont indiqué le nombre de wagons qu'elles pouvaient mobiliser dans leur réseau pour transporter telle quantité de grain, ce dont M. Ritz a parlé.

La sénatrice Eaton : Nous avons entendu dire que les compagnies ferroviaires canadiennes s'inquiétaient. Le prolongement de la distance d'interconnexion, qui passe de 30 à 160 kilomètres, assurera un meilleur accès aux expéditeurs, mais cela nuira-t-il aux transporteurs ferroviaires canadiens? Estiment-ils qu'on sape leur position face aux chemins de fer américains?

Ms. Duff: I think that the railways have expressed some concerns about the nature of the interswitching changes or said that they're not in favour of the interswitching changes. I believe the CN president spoke to that in a public address.

Senator Eaton: We're concerned with the shippers.

Ms. Duff: Those are commercial decisions with respect to their business, but the perspective here is that it provides more competition to move grain within this market from the three Prairie provinces and that there is some evidence that there is insufficient capacity currently and that that's why it's being extended — that there's grain left sitting, waiting to be delivered.

Senator Eaton: The change in interswitching applies to all commodities, right? That would apply to potash and oil or whatever?

Ms. Duff: The interswitching applies to all commodities within the three Prairie provinces; that's correct.

[Translation]

Senator Dagenais: My question is for Ms. Duff. Perhaps the other witnesses will be able to answer as well. The Western Canadian Wheat Growers Association claims that the requirements for the volume of grain to be transported will not sufficiently reduce the grain stocks that might even reach 20 million tonnes when the crop is done, which is more than double over the past two years. The association also feels that the penalties for railways are insufficient. I would like to hear what you have to say about that.

[English]

Ms. Duff: With respect to the carry-over and what level it will be, I think Minister Ritz spoke to that as well. There still will be a significant carry-over, higher than it has been in past years, but, without this legislation, it would be considerably higher. It is a record grain crop, so one would expect that the carry-over would be larger. But this legislation goes some distance in managing that, so I think that that's the answer to the first part of your question.

With respect to the question about the penalties, a policy decision was made in terms of the amount for the penalties that was reasonable. My comment would be that it's higher than any other penalty in the Canada Transportation Act. It's a significant measure in comparison with other provisions, and it's a daily penalty.

Senator Mercer: With respect to the review of the Canada Transportation Act that the minister and a number of us have referred to, it would seem to me that it would be incumbent upon the department and the minister to reach out to all stakeholders involved, which goes beyond agriculture, of course. It does go to all of the shippers that are there. I hope that the consultation is a little broader than we have seen in the past and that there will be some good public consultation.

Mme Duff : Les compagnies ferroviaires ont exprimé des préoccupations au sujet de la nature des modifications apportées à l'interconnexion ou dit qu'elles n'étaient pas en faveur de ces modifications. Je crois que le président du CN en a parlé dans un discours public.

La sénatrice Eaton : Nous nous préoccupons des expéditeurs.

Mme Duff : Ce sont des décisions commerciales, mais on cherche ici à intensifier la concurrence dans le transport du grain, pour les trois provinces des Prairies, et des faits donnent à penser que la capacité actuelle est insuffisante. C'est pourquoi la distance d'interconnexion est allongée. Il y a du grain qui reste sur place, attendant d'être livré.

La sénatrice Eaton : Les modifications de l'interconnexion valent pour tous les produits, n'est-ce pas? Elles s'appliquent à la potasse, au pétrole et à tout autre produit?

Mme Duff : L'interconnexion s'applique à tous les produits dans les trois provinces des Prairies, c'est exact.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Ma question s'adresse à Mme Duff. Peut-être que les autres témoins pourront répondre également. La Western Canadian Wheat Growers Association prétend que les exigences en matière de volume de grain à transporter ne réduiront pas suffisamment les stocks de grains qui pourraient même atteindre jusqu'à 20 millions de tonnes en fin de campagne, soit plus du double des deux dernières années. En plus, l'association estime que les pénalités qui pourraient être attribuées aux compagnies ferroviaires ne sont pas suffisantes. Alors, j'aimerais vous entendre à ce sujet.

[Traduction]

Mme Duff : En ce qui concerne l'excédent reporté et son importance, le ministre Ritz a également abordé la question. Il y aura toujours un excédent important, plus considérable qu'au cours des dernières années, mais sans le projet de loi, il serait considérablement plus élevé. Il s'agit d'une récolte record, et il est normal qu'il soit plus important. Par contre le projet de loi fait beaucoup pour gérer le problème. Voilà pour la première partie de votre question.

Quant aux pénalités, une décision stratégique a été prise et on a opté pour un montant raisonnable. Je dirai qu'elles sont plus élevées que toute pénalité prévue dans la Loi sur les transports au Canada. C'est une mesure importante, si on la compare à d'autres, et c'est une pénalité quotidienne.

Le sénateur Mercer : Pour ce qui est de l'examen de la Loi sur les transports au Canada dont le ministre et certains d'entre nous ont parlé, il me semble qu'il incombe au ministère et à son titulaire de tendre la main à tous les protagonistes, car il n'y a pas que l'agriculture qui soit en cause. Cela intéresse l'ensemble des expéditeurs. J'espère que les consultations seront un peu plus larges que par le passé et qu'il y aura une bonne consultation publique.

We continue to hear the problems that I have outlined today and from others, but I would hope that decent recommendations get to Minister Raitt. I'm disappointed she's not here so that we could talk to her about that, but that will be another day, on my other committee. It's important that she realizes that there are a lot of stakeholders, not just in agriculture but also in other areas, that are interested in this. This problem is big now. I worry that it's not going to go away if we continue to have these record crops, and I hope we do have the record crops that we had last year.

Senator Robichaud: And that will depend on the bees.

The Chair: That was supposed to be a question. Before we close with Senator Plett, there will be a question from Senator Robichaud. We will finish with Senator Plett. Rather than a comment, it will be a question.

Senator Robichaud: You can go now, so I can pick up on what you're saying.

Senator Plett: I want the last word today.

[Translation]

Senator Robichaud: Bill C-30 amends two acts: the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act. Clause 2 talks about the commission and the commission's powers to fix the remuneration to be paid, determining the costs and the allocation, making binding decisions, third-party arbitrators, making orders to comply, and further on, it talks about licence suspension, the licensee's opportunity to be heard, and you are familiar with all of that.

Is there an appeal process for these decisions made by the commission?

[English]

Mr. Meredith: There is not an appeal process built into this legislation, but there is always judicial review of decisions that are taken in arbitrations.

Senator Robichaud: Why isn't it in this bill?

Mr. Meredith: Because it's an existing facility.

Senator Robichaud: So they would have to go to court?

Mr. Meredith: Yes.

[Translation]

Senator Robichaud: Do you agree, Ms. Duff?

Mr. Langlois: Under federal legislation, with respect to provisions in a federal act, in terms of appeal or judicial review mechanisms, a statutory right of appeal will be set out in an act. However, judicial review is never set out in an act. That is a fundamental right. If an act does not set out a right of appeal, any

Nous continuons d'entendre les problèmes que j'ai exposés aujourd'hui et d'autres difficultés, mais j'espère que la ministre Raitt recevra des recommandations convenables. Je suis déçu qu'elle ne soit pas ici. Nous lui en aurions parlé. Ce sera pour un autre jour, dans l'autre comité dont je suis membre. Il est important qu'elle prenne conscience du fait qu'il y a bien d'autres parties intéressées dans bien domaines, et pas seulement en agriculture. Le problème est énorme. Je crains qu'il ne se dissipe pas si nous continuons d'engranger des récoltes record et je souhaite que nous ayons les mêmes récoltes record que l'an dernier.

Le sénateur Robichaud : Cela dépendra des abeilles.

Le président : C'était censé être une question. Avant de conclure avec le sénateur Plett, il y aura une question du sénateur Robichaud. Le sénateur Plett fermera la marche, et ce sera une question plutôt qu'une observation.

Le sénateur Robichaud : Vous pouvez y aller tout de suite. Je pourrai greffer mon intervention sur la vôtre.

Le sénateur Plett : Aujourd'hui, je veux avoir le dernier mot.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Le projet de loi C-30 modifie deux lois : la Loi sur les grains et la Loi sur les transports. À l'article 2, on parle de la commission et des pouvoirs de la commission de fixer des honoraires, de déterminer des frais et la répartition, de prendre des décisions exécutoires, de tiers arbitre, de prendre des ordonnances, et plus loin, on parle de suspension de licence, d'exigences préalables et vous êtes au courant de tout le reste.

Y a-t-il un processus d'appel de ces décisions de la commission?

[Traduction]

M. Meredith : Le projet de loi ne prévoit aucun dispositif d'appel, mais il y a toujours un contrôle judiciaire des décisions arbitrales.

Le sénateur Robichaud : Pourquoi reste-t-il muet à ce sujet?

M. Meredith : Parce que le dispositif existe déjà.

Le sénateur Robichaud : Il faudra donc s'adresser aux tribunaux?

M. Meredith : Effectivement.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Êtes-vous d'accord, madame Duff?

M. Langlois : En matière de législation fédérale, en ce qui concerne les dispositions contenues dans une loi fédérale, en termes d'appel ou de mécanisme de révision judiciaire, un droit d'appel statutaire sera prévu dans une loi. Cependant, une révision judiciaire n'est jamais prévue dans une loi. C'est un

decision by the administration is automatically subject to a judicial review. It is in the country's constitution. So it is never set out in an act. It is a fundamental right of Canada.

Senator Robichaud: I understand that part. Before the commission makes its decision, can the party in question appeal before appearing before the courts?

Mr. Langlois: Before the commission?

Senator Robichaud: Yes.

[English]

Sara Guild, Counsel, Agriculture and Food Inspection, Legal Services — AAFC, Justice Canada: The way that the current act is set out, things can become orders of the commission, and then those things can be enforced as orders of court. That may still result in other mechanisms that exist above. They don't need to be that express in the legislation, necessarily, to deal with it.

Senator Robichaud: When the entity in question is given a chance to either explain or contest the decision before having to go to court, it will be a long process and by the time you get a decision then it's too late to do anything.

Ms. Guild: Yes. The thing is too, though, that things can be made in orders by the commission, so with respect to licensees the commission does have certain powers that they can assist with in that sense. That does deal with that issue a little bit, but again, it's like Mr. Langlois says.

Senator Robichaud: You say "a little bit." Okay. Thank you.

Senator Plett: I was going to almost go where Senator Robichaud went. I want to talk about the arbitration itself. He wanted to talk about if the arbitration didn't go the right way.

Clearly, this bill has been applauded by both shippers and farmers equally, except for the two farmers that Senator Mercer talked to. A farmer can't take this to arbitration. The bill really deals with the shippers and the grain companies.

Walk me through the arbitration process, if you would, and tell me how the arbitration process will benefit the farmer. If a shipper gets \$100,000, that does not benefit the farmer.

Mr. Meredith: No, correct. The relationship you're outlining between the grain company or the shipper and the railway is governed under the section of this act that deals with the Canada Transportation Act. The facility for a farmer to have a provision put into his contract with his or her shipper is within the section of Bill C-30 that deals with the Canada Grain Act and that confers on the Canadian Grain Commission the authority to outline a

droit fondamental. Si une loi ne prévoit pas de droit d'appel, automatiquement, toute décision de l'administration est sujette à une révision judiciaire. C'est dans la Constitution du pays. Alors, ce n'est jamais précisé dans une loi. C'est un droit fondamental de notre pays.

Le sénateur Robichaud : Je comprends cette partie. Avant que la commission rende sa décision, la partie en question peut-elle faire appel, et ce, avant d'avoir à se rendre devant les tribunaux?

M. Langlois : Devant la commission?

Le sénateur Robichaud : Oui.

[Traduction]

Sara Guild, avocate, Services juridiques, Agriculture et inspection des aliments — AAC, Justice Canada : La loi actuelle est ainsi conçue que les décisions peuvent devenir des arrêts de la commission, qui peuvent être exécutés comme des ordonnances judiciaires. D'autres mécanismes existants peuvent tout de même jouer. Il ne faut pas forcément les prévoir expressément dans les lois.

Le sénateur Robichaud : Quand l'entité en cause a une chance soit d'expliquer, soit de contester la décision avant de s'adresser aux tribunaux, le processus est plus long et, lorsque la décision est prise, il est trop tard pour faire quoi que ce soit.

Mme Guild : Effectivement. Certaines choses peuvent se faire au moyen des arrêts de la commission. À l'égard des titulaires de licence, la commission a certains pouvoirs qui peuvent être utiles en ce sens. Cela règle un peu la question, mais la situation demeure telle que M. Langlois l'a décrite.

Le sénateur Robichaud : Vous dites donc « un peu ». D'accord. Merci.

Le sénateur Plett : J'allais intervenir presque dans le même sens que le sénateur Robichaud. Je voudrais parler de l'arbitrage même. Il voulait parler de ce qui se passe si l'arbitrage ne va pas dans le bon sens.

Il est évident que les expéditeurs et les agriculteurs se sont félicités du projet de loi, à l'exception des deux agriculteurs à qui le sénateur Mercer a parlé. Un agriculteur ne peut porter un problème en arbitrage. Le projet de loi concerne au fond les expéditeurs et les sociétés céréalières.

Décrivez-moi le processus d'arbitrage, si vous le voulez bien, et dites-moi comment l'agriculteur en bénéficiera. Si un expéditeur obtient 100 000 \$, l'agriculteur ne retire rien.

M. Meredith : Non, c'est exact. Le rapport que vous évoquez entre la société céréalière ou l'expéditeur et le chemin de fer est régi par la disposition qui traite de la Loi sur les transports au Canada. La possibilité pour un agriculteur de faire insérer une clause dans son contrat avec son expéditeur est prévue à l'article du projet de loi C-30 qui traite de la Loi sur les grains du Canada et confère à la Commission canadienne des grains le pouvoir de

provision for penalties, to adjudicate between the two parties and to set a penalty or a payment or compensation, if you will, to the farmer.

It's really, as the minister would call it, a balanced equation. There is a provision to protect shippers with the railways and there is a provision to protect the producer or the farmer with the grain shipper.

Senator Mercer: Is there an appeal process?

Mr. Meredith: The same appeal process.

Senator Plett: Thank you, chair.

The Chair: Honourable senators, to the officials from Agriculture and Agri-Food Canada, Transport Canada and Justice Canada, thank you very much for the information.

I declare the meeting adjourned.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, May 14, 2014

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry met this day at 1:09 p.m. to continue the study of Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures.

Senator Percy Mockler (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry.

[*English*]

I welcome you to this meeting of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. My name is Percy Mockler, senator for New Brunswick and chair of the committee. I would like to ask all senators to introduce themselves before we officially introduce the witnesses. We will start with the deputy chair.

Senator Mercer: Thank you, Mr. Chair. My name is Senator Terry Mercer. I'm from Nova Scotia, and I apologize for my tardiness.

[*Translation*]

Senator Robichaud: Fernand Robichaud, Saint-Louis-de-Kent, in New Brunswick.

[*English*]

Senator Tardif: Good afternoon. Claudette Tardif from the province of Alberta.

[*Translation*]

Senator Maltais: Ghislain Maltais from Quebec.

prendre une disposition à l'égard des pénalités, d'arbitrer les différends entre deux parties et d'établir une pénalité, un paiement ou une indemnisation, si on veut, pour l'agriculteur.

Comme le ministre le dirait, il y a équilibre dans l'équation. Une disposition protège les expéditeurs par rapport aux compagnies ferroviaires et une autre protège le producteur ou l'agriculteur par rapport à l'expéditeur.

Le sénateur Mercer : Y a-t-il un processus d'appel?

M. Meredith : Le même.

Le sénateur Plett : Merci, monsieur le président.

Le président : Honorables sénateurs, Merci beaucoup aux fonctionnaires d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, de Transports Canada et de Justice Canada de l'information qu'ils nous ont fournie.

La séance est levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 14 mai 2014

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts se réunit aujourd'hui à 13 h 9 pour poursuivre l'étude du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

Le sénateur Percy Mockler (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare ouverte cette séance du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts.

[*Traduction*]

Bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Je suis le sénateur Percy Mockler, du Nouveau-Brunswick, et j'assume la présidence de ce comité. Je demanderais à mes collègues de bien vouloir se présenter, après quoi nous présenterons les témoins. Commençons par le vice-président du comité.

Le sénateur Mercer : Merci, monsieur le président. Je suis le sénateur Terry Mercer, de la Nouvelle-Écosse. Excusez mon retard.

[*Français*]

Le sénateur Robichaud : Fernand Robichaud, Saint-Louis-de-Kent, au Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

La sénatrice Tardif : Bonjour. Claudette Tardif, de l'Alberta.

[*Français*]

Le sénateur Maltais : Ghislain Maltais, du Québec.

[English]

Senator Oh: Victor Oh, Ontario.

[Translation]

Senator Dagenais: Jean-Guy Dagenais from Quebec.

[English]

Senator Beyak: Senator Lynn Beyak, Ontario.

Senator Plett: I'm Senator Don Plett. I'm from Manitoba and proud to be the sponsor of this legislation.

Senator Ogilvie: Kelvin Ogilvie, Nova Scotia.

The Chair: Thank you, senators.

To the witnesses, thank you very much for accepting our invitation.

Today, we are continuing the study of Bill C-30, an Act to amend the Canadian Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures. Bill C-30 is the fair rail for grain farmers act.

For the first panel, honourable senators, we welcome, representing the Inland Terminal Association of Canada, Mr. Perry Pellerin, Manager, GNB Grain Source LTD.

By video conference, we have, from the Quorum Corporation: Mr. Mark Hemmes, President, and Mr. Bruce McFadden, Director of Research and Analysis, Grain Industry.

To the witnesses, thank you for accepting our invitation to share your comments and opinions on Bill C-30, the fair rail for grain farmers act.

Following the presentations from the witnesses, a question and answer session will take place, and each senator will be given five minutes to ask questions before the chair will recognize another senator.

[Translation]

Afterwards, we will continue with additional questions, should the senators have any.

[English]

We will now begin the presentations. I am informed by the clerk that the first presenter will be Mr. Pellerin, to be followed by Mr. Hemmes.

Perry Pellerin, Manager, GNP Grain Source LTD, Inland Terminal Association of Canada: Thank you for the opportunity to present the views of farmer-owned inland term nationals. ITAC, the Inland Terminal Association of Canada, represents the interests of seven terminal companies in Saskatchewan and Alberta, companies that are at least 50 per cent farmer owned. The terminals typically handle about 2.5 million tonnes of grains,

[Traduction]

Le sénateur Oh : Victor Oh, de l'Ontario.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Jean-Guy Dagenais, du Québec.

[Traduction]

La sénatrice Beyak : Sénatrice Lynn Beyak, de l'Ontario.

Le sénateur Plett : Sénateur Don Plett, du Manitoba, et c'est un honneur pour moi d'être le parrain de ce projet de loi.

Le sénateur Ogilvie : Kelvin Ogilvie, de la Nouvelle-Écosse.

Le président : Merci, chers collègues.

Je remercie chaleureusement les témoins d'avoir accepté notre invitation.

Aujourd'hui, nous poursuivons l'étude du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures, aussi appelée Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

Honorables sénateurs, nous accueillons maintenant notre premier groupe de témoins et souhaitons la bienvenue au représentant de l'Inland Terminal Association of Canada, Perry Pellerin, directeur de GNP Grain Source LTD.

Nous accueillons par vidéoconférence, le président de Quorum Corporation, Mark Hemmes, ainsi que son directeur, Recherche et analyse pour l'industrie céréalière, Bruce McFadden.

Je tiens à remercier les témoins d'avoir accepté notre invitation à nous faire part de leurs observations et de leurs points de vue sur le projet de loi C-30, la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

Après les exposés des témoins, il y aura une période de questions-réponses et chaque sénateur aura cinq minutes pour poser des questions, avant que le président donne la parole à un autre sénateur.

[Français]

Par la suite, nous poursuivrons avec d'autres questions si des sénateurs veulent poser des questions additionnelles.

[Traduction]

Nous allons maintenant commencer les exposés. Le greffier m'informe que le premier à prendre la parole sera M. Pellerin, suivi de M. Hemmes.

Perry Pellerin, directeur, GNP Grain Source LTD, Inland Terminal Association of Canada : Merci de cette occasion de vous faire part des points de vue des agriculteurs propriétaires de terminaux au Canada. L'ITAC, l'Inland Terminal Association of Canada, représente les intérêts de sept entreprises propriétaires de terminaux céréalières en Saskatchewan et en Alberta, des entreprises dont au moins 50 p. 100 des actionnaires sont des

oil seeds and specialty crops each year and also have cleaning and drying capability. The seven ITAC members include: South West Terminal, near Gull Lake, Saskatchewan; Gardiner Dam Terminal, near Strongfield, Saskatchewan; CMI Terminal, near Naicam, Saskatchewan; Prairie West Terminal, in the Dodsland/Plenty Area of Saskatchewan; North West Terminal at Unity, Saskatchewan; Great Sandhills Terminal, near Leader, Saskatchewan; and Providence Grain Solutions, based out of Fort Saskatchewan, in Alberta. We believe farmer-owned terminals provide competitive choices for farmers both for our shareholders and non-shareholders.

We welcome the proposed continuation of minimum volume requirements for CN and CP Rail. However, the broad approach may have unintended negative consequences.

While the measure has provided that much-needed focus on grain transportation issues, it has not resolved the issue that continues to challenge the independent terminal. The allocation process that allocates cars based on historic shipping is not fair and impacts competition in the country. To restrict a company to 0.6 per cent of the total car supply hampers that company's ability to compete, just by space constraints and their ability to consistently buy grain.

In real numbers, prior to the legislation, that same company would receive about 18 cars a week based on the railway allocating 3,000 cars. Currently, with a 5,000 car weekly program, they receive 30 cars. That, combined with substandard performance on cars that they are actually allocated, results in a difficult operating ratio for the independent.

The independent terminal is, in effect, a high throughput facility that had all the opportunity to grow and flourish in this new open market but instead has been hampered by poor performance and an inadequate allocation process. We have seen two of our facilities sold this past winter and suspect that we may see a few more this spring.

In reaction to the volume requirements, the railways have focused on what we would call the low-lying fruit, so to speak, for example, spotting the majority of the cars in close proximity to the port or along the main line. This is not a positive outcome for the independent or the receiver who is now seeing train arrivals out of the sequence in which they were ordered. Again, we are sure this is not the intended result of the legislation.

There is no transparency in the system. As an independent shipper, it is difficult to determine where the railway efficiencies begin and the fair and equitable treatment of all shippers ends.

agriculteurs. Chaque année, les terminaux font la manutention de quelque 2,5 millions de tonnes de grains, d'oléagineux et de cultures spéciales, en plus d'assurer le nettoyage et le séchage des produits. Les sept membres de l'ITAC sont : South West Terminal, près de Gull Lake, en Saskatchewan; Gardiner Dam Terminal, près de Strongfield, en Saskatchewan; CMI Terminal, près de Naicam, en Saskatchewan; Prairie West Terminal, dans la région de Dodsland-Plenty, en Saskatchewan; North West Terminal, à Unity, en Saskatchewan; Great Sandhills Terminal, près de Leader, en Saskatchewan, et Providence Grain Solutions, établi à Fort Saskatchewan, en Alberta. Nous pensons que les terminaux exploités par des agriculteurs offrent une solution concurrentielle aux producteurs de grains, qu'ils soient actionnaires ou non.

Nous voyons d'un bon œil le maintien des exigences de volume minimal imposées au CN et au CP. Toutefois, cette approche globale pourrait avoir des répercussions négatives inattendues.

Cette mesure a attiré l'attention dont nous avons grandement besoin sur la question du transport des céréales, mais cela n'a pas résolu le défi qui continue de se poser aux terminaux indépendants. La méthode de répartition des wagons basée sur les pratiques historiques des expéditions n'est pas équitable et a une incidence sur la compétitivité au sein du pays. En limitant une entreprise à n'utiliser que 0,6 p. 100 de la capacité ferroviaire totale, on entrave sa capacité concurrentielle et cela, pour de simples raisons de contraintes d'espace qui restreignent leur capacité à acheter du grain en permanence.

En chiffres réels, avant l'adoption du projet de loi, cette même entreprise aurait reçu environ 18 wagons par semaine sur les 3 000 wagons répartis par la société ferroviaire, alors qu'à l'heure actuelle, avec un programme de 5 000 wagons par semaine, elle en reçoit 30. Cette situation, combinée à la contre-performance du nombre de wagons actuellement répartis par les sociétés ferroviaires, entraîne un ratio d'exploitation difficile pour l'indépendant.

En fait, le terminal indépendant est une installation à grande capacité qui avait toute la possibilité de croître et de prospérer dans ce nouveau marché ouvert, mais qui, au contraire, en a été empêchée par la piètre performance et l'inadéquation des processus de répartition. L'hiver dernier, deux de nos installations ont été vendues et on s'attend à ce que le printemps réserve le même sort à quelques autres.

Devant les exigences de volume minimal, les compagnies de chemin de fer ont centré leurs efforts sur ce que l'on pourrait appeler les fruits les plus accessibles, par exemple, en plaçant la majorité des wagons à proximité du port ou le long de la voie principale. Cela n'a rien de bon pour l'indépendant ou le réceptionnaire chez qui les trains n'arrivent plus dans l'ordre selon lequel ils ont été affrétés. Encore une fois, nous sommes certains que ce n'est pas l'objectif recherché par le projet de loi.

Le système manque de transparence. Il est difficile pour un expéditeur indépendant de déterminer où commence l'efficacité du chemin de fer et où finit le traitement juste et équitable de tous

Basic requirements of good communication and timely information have been all but forgotten. The railways' desire to develop ways of getting things done has been replaced by validating ways why they cannot.

The immediate issue is the changing of the interswitching zone from 100 to 160 kilometres. One of the downsides of that could be that the facilities outside that 160 kilometres will be more isolated than they currently are. The mechanics of the interswitching will determine if it will achieve the desired results. The size, rate structure and accessibility to interchange will determine its value. Obviously, we need the railways to have the desire to make it work, rather than to focus on why it does not.

As well, fines that might conceivably be imposed against the railways by the Canadian Transportation Agency are payable to the Receiver General. If fines were paid, instead, to the grain companies suffering a lack of service, that could facilitate possible payments to farmer customers who may not be able to deliver grain due to the backlog.

Attaining a service level agreement is an adversarial process that requires a great deal of time and energy, with a significant level of cost. The purpose of such agreements should be to determine an acceptable level of service, with consequences for non-performance on all sides. Instead, it has taken on the life of a modified version of a level of service complaint, with all of the theatrical events often associated with that process. Yet again, this is not as intended and, eventually, not practicable for the independent or any small shipper, for that matter.

The commitment to collect more data from the railways, with all of the other players in the logistical chain, is more than welcome. This is vital to the system improvements. However, we must be sure that the data that we collect reflects the true picture. Record unloads or higher car velocity do not always translate into the right cars arriving at the right time for all shippers.

In conclusion, it is ITAC's view that while immediate improvement in grain movement is important, and we do appreciate the efforts of the government and past legislation, we still feel we have a lot of work to do. It is vital that we make these changes and then hopefully we'll move the industry along to the path of sustainable, long-term solutions. Thank you.

les expéditeurs. Les exigences de base en matière de bonne communication et de transmission de l'information en temps opportun ont été pratiquement oubliées. La volonté des compagnies ferroviaires de développer de nouvelles manières de fonctionner a été remplacée par la validation des causes de leur défaillance.

La question qui nous préoccupe pour le moment est le prolongement de la zone d'interconnexion, qui passe de 100 à 160 kilomètres. Cette mesure présente l'inconvénient potentiel que les installations situées au-delà de ces 160 kilomètres ne deviennent encore plus isolées qu'elles ne le sont actuellement. Les mécanismes d'interconnexion détermineront si cette mesure permettra d'obtenir les résultats souhaités. La taille, la structure tarifaire et l'accessibilité de l'interconnexion en détermineront la valeur. Évidemment, cela exige des compagnies ferroviaires qu'elles aient la volonté de faire en sorte que tout fonctionne plutôt que de se concentrer sur les raisons pour lesquelles ça ne fonctionne pas.

De plus, toute pénalité financière que l'Office des transports du Canada peut vraisemblablement imposer aux compagnies ferroviaires est payable au receveur général. Si ces pénalités étaient plutôt versées aux sociétés céréalières lésées, cela pourrait faciliter les paiements dus aux producteurs clients qui, en raison des arriérés, n'ont peut-être pas été en mesure de livrer le grain.

Parvenir à un accord sur les niveaux de service est un processus de confrontation qui non seulement coûte cher, mais exige beaucoup de temps et d'énergie. De tels accords doivent viser l'établissement d'un niveau de service acceptable et la détermination des conséquences applicables en cas de non-respect des obligations de part et d'autre. Pourtant, ils ont plutôt pris la forme d'une version modifiée d'une plainte sur le niveau de service, avec toute la théâtralité souvent associée à ce processus. Encore une fois, ce n'est pas ce qui était prévu et ces accords sont devenus impossibles à envisager pour l'indépendant ou le petit expéditeur.

Nous accueillons plus que favorablement l'engagement visant à recueillir davantage de données auprès de compagnies ferroviaires et de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique. Cet élément est au cœur même de l'amélioration du réseau. Il importe cependant de s'assurer que les données recueillies reflètent la vraie nature de la situation. Une quantité record de déchargements dans les ports ou un record sur le plan de la vitesse des wagons ne signifie pas nécessairement que les bons wagons arrivent à la bonne heure pour tous les expéditeurs.

En conclusion, l'ITAC est d'avis que s'il est crucial d'apporter des améliorations immédiates au réseau de transport du grain — et nous sommes reconnaissants des efforts menés par le gouvernement et par la loi précédente —, il reste cependant beaucoup à faire. Il est primordial d'instaurer des changements qui permettront à l'industrie d'adopter des solutions viables à long terme. Merci.

The Chair: We will go now to the next presenter, Mr. Mark Hemmes, President, Quorum Corporation, by video conference from Alberta

Mark Hemmes, President, Quorum Corporation: I appreciate the invitation to appear before you today. My name is Mark Hemmes and I represent Quorum Corporation. Our company has been under contract with the federal government since 2001 as the grain monitor. In that capacity, we are charged with monitoring the performance of the grain handling and transportation system in Western Canada. We report to the Ministers of Agriculture and Agri-food Canada and Transport Canada. Our reports are submitted quarterly but we also report on an ad hoc basis when situations dictate, the current situation being a good example. In order to understand all aspects of the issues facing the industry, we maintain constant contact with stakeholders in all parts of the supply chain. My remarks today are going to be based on those extensive communications as well as statistics and measures that we developed as part of the grain monitoring program. I'll focus on the current status of the grain handling and transportation today.

Last September, the preliminary forecast for this past crop year showed that it would be an exceptional one with Statistics Canada issuing a preliminary forecast for a crop of about 65 million tonnes. At that time, grain companies were already advising the railways that they were going to see a higher than normal crop and that they would be looking to ship substantially more grain. Despite this, the railways advised the industry that they were planning to move only about the same volume as they had the previous year. But, they said that they would attempt to supply 5,000 to 5,500 cars a week each or 10,000 to 11,000 cars a week in total.

The full impact of the size of the crop did not become apparent until November, when Statistics Canada issued their November survey and stated that it was going to be more than 75 million tonnes.

With regard to the performance of the system, by week seven of this crop year, which was in mid-September, the country elevator system was filling with the fall harvest and near to its working capacity. From that time until week 33, half a year later, the stocks in the country system did not fall below about 95 per cent of the working capacity of the country elevator network. For all intents and purposes, the elevator system was full for that entire period.

Conversely, port terminals experienced the opposite situation over that period with inventories at historically low levels. Consequently, port terminals had a very difficult time filling the arriving vessels because of a lack of grain at the port.

Le président : Nous passons maintenant au prochain témoin, Mark Hemmes, président de Quorum Corporation, par vidéoconférence depuis l'Alberta.

Mark Hemmes, président, Quorum Corporation : Je tiens à vous remercier de m'avoir invité à témoigner devant le comité aujourd'hui. Notre entreprise surveille la situation du grain depuis 2001 dans le cadre d'un contrat avec le gouvernement fédéral. Nous sommes chargés de surveiller le rendement du réseau de manutention et de transport du grain dans l'Ouest du Canada. Nous rendons des comptes au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et à la ministre des Transports. Nous produisons des rapports trimestriels, mais nous rédigeons aussi régulièrement des rapports ponctuels lorsque la situation l'exige, comme c'est le cas avec la situation actuelle. Afin de bien comprendre tous les aspects des problèmes auxquels est confrontée notre industrie, nous entretenons des contacts réguliers avec les intervenants de tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement. Les observations que je ferai aujourd'hui sont fondées sur ces multiples communications et sur les statistiques et les mesures que nous avons établies dans le cadre du Programme de surveillance du grain. Je parlerai essentiellement de la situation actuelle du réseau de manutention et de transport du grain.

En septembre dernier, la prévision préliminaire pour cette dernière campagne agricole annonçait une récolte exceptionnelle. En effet, Statistique Canada publiait une prévision de récolte préliminaire de 65 millions de tonnes. À ce moment-là, les entreprises céréalères avisaient déjà les sociétés ferroviaires que la récolte allait être plus élevée que d'habitude et qu'elles allaient vouloir expédier beaucoup plus de grain. Malgré ce préavis, les sociétés ferroviaires ont informé l'industrie qu'elles ne prévoyaient pas transporter de volumes beaucoup plus considérables qu'elles ne l'avaient fait l'année précédente. Elles ont aussi dit qu'elles essaieraient de fournir de 5 000 à 5 500 wagons par semaine chacune, ou de 10 000 à 11 000 wagons par semaine au total à elles deux.

Les vraies conséquences de l'ampleur de la récolte ne se sont pas fait sentir avant novembre, au moment où Statistique Canada a publié les résultats de son enquête et annoncé le chiffre définitif de 75 millions de tonnes.

Pour ce qui est de la performance du réseau, à la septième semaine de cette campagne agricole, c'est-à-dire à la mi-septembre, les silos de collecte du pays se remplissaient de la récolte automnale et avaient presque atteint les limites de leur capacité. Entre ce moment et la semaine 33, six mois plus tard, les silos de collecte du pays n'ont jamais fonctionné à moins de 95 p. 100 de leur capacité. À toutes fins utiles, le réseau de silos était plein pendant toute cette période.

Pendant la même période, le secteur des terminaux portuaires a connu une situation contraire avec des stocks qui se sont maintenus à des niveaux historiquement bas. Par conséquent, les terminaux portuaires ont donc eu beaucoup de difficulté à remplir les navires qui arrivaient, parce qu'il n'y avait pas de grain dans le port à transporter.

Throughout this year, we've been closely monitoring the situation and watching the railways and the railcar allocation: the unloads at port; the vessel loading at port; and the lineup of vessels waiting for grain, with particular focus on the West Coast.

With regard to the overall performance of the system, one of the key numbers we look at is the unloads at port. As we stated, the system ran well until about the end of October. In those first 12 weeks we saw the West Coast unloads about 7 per cent higher than last year. Thunder Bay was down about 13 per cent, so the Western Canada total was about 2 per cent higher than last year by the end of October. But from the end of October until the end of March, 18 weeks, we saw considerable and consistent degradation in performance with unloads trailing the previous year by 8 per cent and the total Western Canada unload performance down 12 per cent.

When comparing allocation versus unloads in the West Coast, we have seen an estimated weekly shortfall of car supply between 15 per cent and 25 per cent. It's apparent that railways were not supplying the cars that they had committed to the grain companies. The consequences were low terminal stock levels, slowdown in vessel loading and vessel lineups of historical proportion — at one point as high as 38 vessels at Vancouver and 17 vessels at Prince Rupert.

It's important to note that in the period since the implementation of the order-in-council, though, we've seen a significant turnaround. Unloads at the West Coast from week 31 to 39 — these last eight weeks — are up about 22 per cent; Thunder Bay is up 5 per cent; and the total for Western Canada ports is up 20 per cent. We're also seeing a reduction in the stocks in the country, freeing up space for the producers to deliver grain, and available stocks in the ports are increasing. While vessel lineups on the West Coast remain abnormally high, they're down significantly, currently at about 24 vessels at Vancouver and 7 vessels at Prince Rupert. In terms of the levels of shipments from the Western ports, the West Coast is even with last year's movement at this time, and overall we're still about 3 per cent lower than what we were last year.

In summary, I don't believe that there is any one event that you can point to that would be responsible for the problems, but I'm going to make three points for you to consider. There is a big issue of under-commitment by the railways to the grain companies, which has led the grain companies to make sales and charter ocean vessels that the system was not capable of loading. This led to extraordinarily long wait times on vessels, out-of-contract penalties, complaints from shippers about rail

Toute l'année, nous avons surveillé de près l'affectation des compagnies de chemin de fer et des wagons, exerçant un suivi étroit des déchargements et des chargements de navires et des files de navires en attente de grain au port, en particulier sur la côte Ouest.

En ce qui concerne la performance globale du réseau, l'un des chiffres clés à considérer est le nombre de déchargements au port. Comme nous l'avons indiqué, le réseau a bien fonctionné environ jusqu'à la fin octobre. Au cours de ces 12 semaines, le nombre total des déchargements sur la côte Ouest a augmenté de 7 p. 100 comparativement à l'année dernière. Thunder Bay a connu une diminution de 13 p. 100 et l'Ouest du Canada a augmenté de 2 p. 100 par rapport à la fin octobre de l'année dernière. Cependant, de la fin octobre à la fin mars, soit sur une période de 18 semaines, nous avons assisté à la dégradation constante et considérable de la performance, le nombre de déchargements ayant diminué de 8 p. 100 par rapport à l'année dernière, et de 12 p. 100 pour l'ensemble de l'Ouest du Canada.

Si on établit la comparaison entre la répartition des navires et le nombre de déchargements sur la côte Ouest, on estime entre 15 et 25 p. 100 la pénurie hebdomadaire d'approvisionnement en wagons. Il est clair que les compagnies ferroviaires ne fournissaient pas aux sociétés de grain les wagons qu'elles s'étaient engagées à fournir. Résultat : des niveaux de stocks très bas dans les terminaux, un ralentissement dans le chargement des navires et des files d'attente de proportion historique — à un moment, on a vu une file d'attente de 38 navires à Vancouver et de 17 à Prince Rupert.

Il importe toutefois de souligner qu'un tournant significatif a marqué la période qui a suivi la mise en œuvre de l'ordre de référence. Ces huit dernières semaines, soit entre les semaines 13 et 39, le nombre de déchargements sur la côte Ouest a augmenté de près de 22 p. 100, celui de Thunder Bay, de 5 p. 100, et celui de l'ensemble des ports de l'Ouest du Canada, de 20 p. 100. Nous sommes également témoins d'une réduction des stocks dans l'ensemble du pays, ce qui libère de l'espace pour la livraison de grain des producteurs et accroît la quantité de stocks disponibles dans les ports. Même si les files d'attente de navires sur la côte Ouest demeurent anormalement longues, elles ont tout de même diminué de façon notable : on compte actuellement 24 navires à Vancouver et 7 à Prince Rupert. Quant au niveau des expéditions depuis les ports de la côte Ouest, il est similaire à celui de l'an dernier à la même période et, dans l'ensemble, demeure 3 p. 100 plus bas que celui de l'année dernière.

En résumé, je ne crois pas qu'on puisse attribuer les problèmes dont nous avons été témoins à un seul événement isolé, mais je voudrais citer trois points que vous devriez prendre en compte. Il y a effectivement un sérieux problème de non-respect des obligations de la part des compagnies ferroviaires envers les sociétés céréalières, qui a poussé ces dernières à conclure des ventes et à affréter des navires transocéaniques que le réseau a été incapable de charger. Cela a entraîné d'interminables files

service and rail liability, and severe anchorage congestion at the ports on the West Coast. Most of these costs will get passed back to the producer.

The railways faced significant operational difficulties this winter and had a hard time working their way through it. It was well into last March when they actually got back up on their feet.

I would also point to the fact that this year's bumper crop has not been a challenge for the grain system yet. It will only start to challenge it in the next few weeks. Right now, the system is basically working to keep up to where we were last year, and it will start to move the extra tonnage in the coming weeks.

The dynamic that has emerged through this crop year is once again focused communication. I would point that out as well. The government has demonstrated that it is serious about the GHTS performance, improving and establishing better and sustainable mechanisms.

I would say that there is no doubt that the order-in-council has made a difference in the railway's approach to the movement of grain. While we've seen a remarkable increase in the volumes moving to port, we've also heard of some of the challenges faced by smaller shippers in the country that may not have a mainline location or the capability of loading full train-load volumes that the railways are focusing on now to ensure that volume targets are met, as Perry pointed out. Also suffering are the lucrative markets in the U.S., which railways have steered away from because servicing them also involves small-lot volumes.

In closing, I would say that you can call all of these unintended consequences, but they, in addition to the issues faced this winter, all serve to harm Canada's international reputation as a consistent and reliable supplier of grain.

Thank you for your time. I'd be pleased to answer any questions.

The Chair: Thank you very much, Mr. Hemmes. We will move to questions.

Senator Mercer: I thank all three of you for being here today. I appreciate that.

Mr. Pellerin, you indicated that some of your smaller facilities were sold this winter: To whom?

Mr. Pellerin: Actually, Lethbridge Inland Terminal sold to Viterra, who purchased it about the end of February. Prairie West Terminal Ltd. is having a vote next week, but we expect its sale to go through to the Wheat Board.

d'attente de navires, des pénalités pour bris de contrat, des plaintes des expéditeurs sur le service et la fiabilité du transport ferroviaire et de graves problèmes d'anchorage dans les ports de la côte Ouest. La presque totalité de ces coûts seront refilés au producteur.

Cet hiver, les sociétés ferroviaires ont eu beaucoup de mal à surmonter les difficultés opérationnelles importantes qu'elles ont connues. Ce n'est qu'en mars qu'elles se sont vraiment remises sur pied.

Je voudrais aussi souligner le fait que la récolte exceptionnelle de cette année n'a pas encore touché le réseau de manutention et de transport du grain. Ses effets sur le réseau ne commenceront à se faire sentir qu'au cours des prochaines semaines. À l'heure actuelle, le réseau travaille essentiellement à maintenir le même rythme que l'an dernier, et c'est au cours des prochaines semaines qu'il commencera à transporter les volumes supplémentaires.

La dynamique qui ressort de cette campagne agricole est, une fois de plus, la communication ciblée. J'aimerais souligner cela également. Le gouvernement a démontré qu'il prenait le SMTG au sérieux et qu'il était prêt à travailler à l'amélioration et à la mise en place de mécanismes durables et plus efficaces.

Il ne fait aucun doute que l'ordre de référence a eu une incidence sur l'approche des compagnies ferroviaires à l'égard du transport du grain. Pendant que nous assistions à l'augmentation des volumes dans les ports, nous entendions parler des défis que doivent relever les plus petits expéditeurs situés loin de la voie principale ou incapables de remplir des trains complets pour satisfaire aux objectifs de volumes des compagnies ferroviaires, comme Perry l'a souligné. Les marchés lucratifs des États-Unis souffrent également de cette situation, car comme le ravitaillement de ces marchés consiste en de petits volumes, les compagnies ferroviaires s'en sont détournées.

En terminant, je dirais qu'outre les problèmes rencontrés l'hiver dernier, ces conséquences que l'on pourrait qualifier d'involontaires contribuent à ternir la réputation internationale du Canada à titre de fournisseur de céréales régulier et fiable.

Je vous remercie de votre attention. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Hemmes. Nous allons passer aux questions.

Le sénateur Mercer : Je vous remercie tous les trois d'être ici aujourd'hui et vous en sais gré.

Monsieur Pellerin, vous avez signalé que certaines de vos petites installations avaient été vendues cet hiver. À qui?

M. Pellerin : En fait, le terminal intérieur de Lethbridge a été vendu à Viterra, qui l'a acheté aux alentours de fin février. La Prairie West Terminal Ltée vote la semaine prochaine, mais nous nous attendons à ce que sa vente à la Commission canadienne du blé soit approuvée.

Senator Mercer: To the Wheat Board. So we're seeing the smaller people being sold to the larger of those two that you indicated.

Mr. Pellerin: You're seeing that our facilities, as I mentioned, are basically farmer-owned, the majority of them. Several of them are 100 per cent farmer-owned. They're made up of farmer-run boards.

This new world of marketing has been a challenge for them. I think they were willing to take that on, but when you combine that with the uncertainty of what we've seen in the rail service, it's overwhelming for some of them. Some of the bigger fellows are going to take advantage of that; they know we're on the ropes and a little scared, and it's a good time to come and maybe say to some of the farmer boards, "Hey, I can relieve that pressure."

Senator Mercer: Again, I don't want to go back to the debate about the Wheat Board, but one of the things I'm observing — and you'll correct me if I am wrong — is that when we switched from the single desk to the open market, we didn't bring along another plan of how individual farmers and suppliers acted on their own in a market where they weren't under the umbrella of a larger organization like the Wheat Board. Of course, they're now competing with the much larger people, head to head.

Mr. Pellerin: If you look at it from the independent point of view, the debate about the Wheat Board was done. We've moved on from that. We felt that we could actually deal in the open market. We thought we could look after our customers.

It became complicated in that it's hard to compete in the driveway when the fellow across the street is getting train after train and we don't get any service. It puts us in a real bind. Then, when we did get a train, if it took 14 days to get to Vancouver, it was capital tied up. For an independent, that is rather significant.

Senator Mercer: I was curious about your comment about people outside the new 160-kilometre circle for interswitching. You said that they would be more isolated. I thought the new boundaries were an advantage to people in that they would have been isolated before, but are they not closer to a source now?

Mr. Pellerin: I wish we would have had this in place five years ago. I think it would have helped. I think it's going to increase competition within that zone, but if you're outside that zone — let's say, for example, the folks in northern Alberta, or, better yet, I represent Great Sandhills Terminal in Leader, Saskatchewan, which would be outside that zone. Really, that grain has nowhere to go. So if you're the railway, you might focus more on those places that will now be competitive.

Le sénateur Mercer : À la Commission du blé? Donc, les plus petits sont vendus au plus gros des deux que vous avez mentionnés.

M. Pellerin : Vous savez que nos installations, comme je l'ai indiqué, sont essentiellement la propriété d'agriculteurs, pour la majorité d'entre elles. Plusieurs ont comme seuls propriétaires des agriculteurs. Elles ont des conseils dirigés par des agriculteurs.

Cette nouvelle réalité de la commercialisation leur a posé un défi. Je crois qu'ils étaient prêts à s'y attaquer, mais quand on combine cela à l'incertitude du service ferroviaire, c'est trop pour certains d'entre eux. Un certain nombre des gros joueurs vont en profiter; ils savent qu'on bat de l'aile et qu'on a peur, donc c'est le bon moment d'aller voir certains des conseils d'administration et de leur offrir de les « soulager de cette pression ».

Le sénateur Mercer : Encore une fois, je ne veux pas relancer le débat sur la Commission du blé, mais une chose que j'observe — et corrigez-moi si j'ai tort — c'est qu'au moment du passage du libre marché au guichet unique, nous n'avons pas prévu un autre plan pour ces agriculteurs et fournisseurs individuels maintenant seuls dans un marché où ils ne relèvent plus d'une grande organisation telle que la Commission canadienne du blé. Bien sûr, ils sont dorénavant en concurrence directe avec des joueurs beaucoup plus gros.

M. Pellerin : Du point de vue des indépendants, le débat sur la Commission du blé est du passé. Nous en sommes à une autre étape. Nous avons cru que nous pourrions effectivement fonctionner sur le marché libre. Nous avons pensé être en mesure de s'occuper de nos clients.

Ça s'est compliqué du fait qu'il est difficile d'ouvrir un petit commerce quand le voisin d'en face reçoit des marchandises wagon après wagon et que nous n'obtenons aucun service. Ça nous met dans le pétrin. Alors, quand on a fini par obtenir un train, s'il lui fallait 14 jours pour se rendre à Vancouver, c'était avec nos capitaux immobilisés pour toute cette période. Pour un indépendant, c'est plutôt important.

Le sénateur Mercer : Votre commentaire sur les personnes situées à l'extérieur de la zone de manœuvres terminales interréseaux de 160 kilomètres m'a intrigué. Vous avez déclaré que ces personnes seraient plus isolées. Je croyais que les nouvelles limites seraient à leur avantage du fait qu'elles se rapprocheraient d'une ressource?

M. Pellerin : J'aurais aimé que ça ait été en place il y a cinq ans. Je crois que ça aurait aidé. Je crois que ça va accroître la concurrence dans cette zone, mais si vous êtes à l'extérieur de cette zone — disons, par exemple, les gens du nord de l'Alberta ou, encore mieux, je représente le silo terminal Great Sandhills à Leader, en Saskatchewan, qui serait à l'extérieur de cette zone — le grain n'a vraiment nulle part où aller. Donc, si vous êtes une compagnie ferroviaire, vous allez vous préoccuper des endroits où il y aura dorénavant de la concurrence.

Where the grain is trapped, be it at Leader, Saskatchewan — northern Alberta would be another place I would be concerned about, and the Rycroft area and Grande Prairie — they're going to be more isolated. So what incentive is there for the railway to go after that grain while they're competitive in other areas?

Senator Mercer: Mr. Hemmes, you've been the grain monitor since 2001. You have a perspective here that would be interesting for us to hear. How does the system of 2013 and 2014 compare with previous grain handling and transportation in your history?

Mr. Hemmes: In the last 13 years, it has changed significantly. First off, you see a significant reduction in the number of elevators; they have gone from about a thousand elevators down to 392. You see that the size of the car blocks the railways have been handling has increased from roughly 18 to 25 cars to well over 75 cars on average.

All in all, I would say the system is far, far more efficient than it was 13 years ago. The volumes the railways and the system are handling have increased significantly, as well, on average.

In the post-single desk period, the system has actually become more efficient in many ways. So I would say that we've got a better system today than we did before. That said, I think now we've got some issues insofar as railway capacity is concerned.

Senator Plett: Mr. Pellerin, you mentioned that fines are paid to the government rather than to the shipper. The way I understand it, for the mandatory volume requirements — in fact, there's an amendment made to the bill, and the new clause allows for problems like demurrage — those costs are awarded to the shipper by the railways; is that correct? Would you comment on that? How do you feel about that amendment?

Mr. Pellerin: Actually, I apologize for that. That is correct. That is something we're definitely in favour of.

As mentioned, when you're an independent facility, our line of credit is not always what our competitors' would be. We can be exposed to some severe costs. I know at one of our facilities, we were facing a demurrage bill of \$75,000 a day while we waited for product. The ability to recoup those losses from the railway for poor performance is critical to our operation.

Senator Plett: So that's certainly going in the right direction?

Mr. Pellerin: A hundred per cent.

Senator Plett: For me personally, the interchanging is something great. I'm from Manitoba. We're going to be hearing from OmniTRAX later today. They are telling us that they can now get into northern parts. I understand you're talking about some areas in Saskatchewan and Alberta that are isolated, but certainly in the province of Manitoba, they are getting into the

Là où le grain est bloqué, que ce soit à Leader, Saskatchewan — le nord de l'Alberta est un autre endroit qui me préoccuperait, et la zone de Rycroft et Grande Prairie — l'isolement sera plus grand. Pourquoi la compagnie de chemin de fer irait chercher ce grain alors que c'est rentable dans les autres régions?

Le sénateur Mercer : Monsieur Hemmes, vous vous occupez de la surveillance des grains depuis 2001. Nous aimerions entendre votre point de vue, étant donné votre situation. Comment se compare le système de manutention et de transport du grain de 2013 et de 2014 par rapport aux années précédentes?

M. Hemmes : Au cours des 13 dernières années, la situation a beaucoup évolué. D'abord, il y a eu une réduction importante du nombre de silos élévateurs; on est passé d'environ mille silos à 392. La longueur des convois ferroviaires a augmenté en gros de 18 à 25 wagons pour atteindre plus de 75 wagons en moyenne.

L'un dans l'autre, je dirais que le système est beaucoup, beaucoup plus efficace qu'il y a 13 ans. Les volumes transportés par rail et le système ont fortement augmenté également, en moyenne.

Depuis la fin du régime du comptoir unique, le système est en fait plus efficace de plus d'une façon. Je dirais donc que nous avons un meilleur système aujourd'hui. Cela dit, je crois que nous avons divers problèmes en ce qui concerne la capacité de transport par rail.

Le sénateur Plett : Monsieur Pellerin, vous avez indiqué que les amendes sont versées au gouvernement plutôt qu'aux expéditeurs. Ce que je comprends, en ce qui concerne le volume minimal exigé — en fait, un amendement a été apporté au projet de loi et la nouvelle disposition tient compte de problèmes comme les surestaries — les coûts sont imputés à l'expéditeur par la compagnie de chemin de fer; est-ce exact? Que pouvez-vous nous dire à ce sujet? Que pensez-vous de cet amendement?

M. Pellerin : En fait, je m'excuse. C'est exact. C'est une chose que nous appuyons certainement.

Comme je l'ai indiqué, pour une installation indépendante, la marge de crédit n'est pas la même que pour ses concurrents. Vous pouvez vous exposer à des coûts importants. Je sais que l'une de nos installations risquait de payer des surestaries de 75 000 \$ par jour en attendant qu'arrive le produit. La capacité de recouvrer ces pertes auprès des compagnies de chemin de fer fautives est essentielle à notre bon fonctionnement.

Le sénateur Plett : Donc, nous allons dans la bonne direction?

M. Pellerin : Tout à fait.

Le sénateur Plett : À mon avis, l'interconnexion est quelque chose de fantastique. Je viens du Manitoba. Nous allons entendre OmniTRAX plus tard aujourd'hui. L'entreprise nous affirme être en mesure de se rendre dorénavant dans le nord. Je crois que vous parlez de certaines régions isolées de la Saskatchewan et de l'Alberta, mais il est certain que, dans la province du Manitoba,

northern section of the farming country they weren't able to access before. We've gone from having to 14 elevators being accessed in an area to 150 elevators.

Aside from the fact there will always be some issues and some isolation, that does go an awful long way to helping a lot of the people who were isolated before.

Mr. Pellerin: Yes. If you look at a map of southern Manitoba — and when I say “southern,” I mean going up as far as Dauphin, almost — and southern Alberta, especially with the access now of BNSF coming out of the United States, I think those are huge advantages.

Even in Saskatchewan, with the situation with OmniTRAX, the other piece of this will be the rate structure. Even within the old 30-kilometre interswitching zone that we used to have, the railways would make that almost impossible to do financially. It's important that we keep our eye on the ball there about what that rate structure will be in those interswitching zones, but anything we can do to improve and create competition is definitely a plus; there is no doubt about that.

Senator Plett: Certainly Dauphin is well within the area now. I am looking at our map here, and Dauphin is well served. Being from southern Manitoba, I would consider Dauphin maybe central to the northern part of Manitoba.

Mr. Pellerin: I always have to be careful there. The folks at Kenora and that area don't consider themselves central.

Senator Plett: I certainly appreciate that.

I would like to ask our friends from Quorum Corporation a question or two. As Senator Mercer already said, you have been in charge of the grain monitoring there for quite some time. I would like to hear a little bit about the ports and whether you feel that the ports would be able to handle everything that can be thrown at them with this new legislation. You did talk about there still being a lot of backup at some of the ports. I will ask a few questions all at once, if I could.

You said the backlog in some ports is still very high. One of my questions would be: What is normal when you say it's still high, and how do we get to normal?

Then you said we had bumper crops this year. Correct me if I am wrong in how I understood you, but you said that with the backlog, we still aren't feeling the effects of this. So I'm wondering when we will feel the effects and what happens if we have another bumper crop next year? Are we moving in the right direction to deal with that? When will we feel the effects of this?

elle se rend dans la partie nord de la région agricole qu'elle n'était pas en mesure d'atteindre auparavant. Dans une région où 14 silos étaient desservis auparavant, elle a maintenant accès à 150 silos.

Mis à part le fait qu'il y aura toujours des problèmes et une certaine part d'isolement, cette mesure va grandement aider beaucoup de personnes qui étaient isolées auparavant.

M. Pellerin : Oui. Quand vous regardez une carte du sud du Manitoba — et quand je dis le sud, ça monte jusqu'à Dauphin quasiment — et le sud de l'Alberta, en particulier avec la BNSF qui s'y rend à partir des États-Unis, je crois que ce sont là d'immenses avantages.

Même en Saskatchewan, avec OmniTRAX, le revers de la médaille sera la structure tarifaire. Même dans l'ancienne zone de manœuvres terminales interréseaux de 30 kilomètres, la compagnie ferroviaire rendra la chose quasi impossible sur le plan financier. Il ne faut pas oublier de surveiller quelle sera la structure tarifaire dans ces nouvelles zones de manœuvres terminales interréseaux, mais tout ce qui est fait pour améliorer et susciter la concurrence est définitivement un plus; il n'y a aucun doute à ce sujet.

Le sénateur Plett : Dauphin est certainement largement à l'intérieur de la zone maintenant. Je regarde sur la carte que nous avons et Dauphin est bien desservi. Par rapport au sud du Manitoba, je dirais que Dauphin est au cœur du nord du Manitoba.

M. Pellerin : Je dois toujours faire attention à ce sujet. Les gens de Kenora et de cette région ne se considèrent pas comme étant au centre.

Le sénateur Plett : J'en conviens.

J'aimerais poser une ou deux questions à Quorum Corporation. Comme l'a déjà dit le sénateur Mercer, vous vous occupez de surveiller les grains dans ce coin-là depuis pas mal de temps. J'aimerais vous entendre à propos des ports et savoir si vous avez l'impression que ces derniers seront en mesure de manutentionner tout ce qu'ils recevront après l'adoption de cette loi. Vous avez signalé que l'arriéré de certains terminaux portuaires reste important. Je vais vous adresser une série de questions d'un coup, si vous permettez.

Vous avez dit que l'arriéré reste très important dans certains terminaux portuaires. Je veux vous demander ce que vous considérez comme normal quand vous dites que c'est toujours élevé, et comment revient-on à la normale?

Ensuite, vous avez dit avoir eu des récoltes exceptionnelles cette année. Corrigez-moi si je me trompe dans mon interprétation de ce que vous avez dit, mais vous avez affirmé que l'arriéré vous empêchait de ressentir les bienfaits de cette législation. Je me demande donc à quel moment vous allez en sentir les répercussions et ce qui va se passer s'il y a une autre récolte exceptionnelle l'année prochaine? Est-ce que nous faisons ce qu'il faut pour régler cela? Quand va-t-on en ressentir les effets?

There are three or four questions. I hope you can shed light on all of those.

Mr. Hemmes: Starting with the first question about the ports and their capability to handle things, the proof has been in the performance over the last few weeks. In fact, week 39, the last week that we tracked, which was the week before last, Vancouver actually set a record in unloads. They unloaded 4,867. Prince Rupert had the second best week they ever had. Total West Coast unloads were 6,740. That is the best week we've ever seen in history on the West Coast. The proof is in the pudding. I think the port terminals can handle that.

I made some phone calls this morning. There were times in the last couple of weeks where they ran out of cars, so that tells me that they can even handle more than what they have done to date. I don't have a concern there.

Insofar as the backlog is concerned, I point to that fact because what we've done so far this year has only been able to pretty much move the amount of grain that we moved last year, or actually a little bit less. What that says to me is that we're just pushing the way forward. As we move into this spring period and the summer, we're going to have to hightail it to move enough grain to clear space in the bins because we're going to run into a problem.

I think the minister yesterday mentioned the fact that we're looking at a record carry-out this year already. No matter what we do, we're going to have a big carry-out. If we have even a normal sized crop we're pretty much back to the same position we were in last fall where we're looking to move significant amounts of grain.

The question to the railways has to be: Are they prepared to keep moving high volumes of grain through this summer and fall period and into next winter?

The other thing that a lot of people in the industry are concerned about is their ability to bounce back from the inevitable disruptions they're going to have as we go into the winter period, because railroading in the winter is tough. They've got to be able to recover very quickly.

Does that answer the questions?

Senator Plett: I think it does.

If I could throw one more one at you, it might be speculation your part. If you don't want to speculate, I appreciate that. We will have the railways here, but I would like to get your perspective on this. All of us have been reading reports in the media where the railways have gone to other products — i.e. potash, oil, so on — and this was one of the problems that helped mitigate all of the issues here.

Ce sont là trois ou quatre questions. J'espère que vous pouvez faire la lumière sur toutes ces questions.

M. Hemmes : Pour répondre à votre première question au sujet des terminaux portuaires et de leur capacité à s'occuper des choses, leur performance ces quelques dernières semaines en donne une idée. De fait, pendant la semaine 39, la dernière qui a été retracée, soit l'avant-dernière semaine, Vancouver a établi un record quant au volume déchargé. Ils ont déchargé 4 867 tonnes métriques. Prince Rupert a eu la deuxième semaine record de son histoire. La quantité totale déchargée sur la côte Ouest a été de 6 740 tonnes métriques. C'est la meilleure semaine de son histoire pour la côte Ouest. C'est à l'usage que l'on peut juger de la qualité d'une chose. Je crois que les terminaux portuaires peuvent s'en occuper.

J'ai fait quelques appels téléphoniques ce matin. Les dernières semaines, il est arrivé qu'il manque de wagons, donc j'en déduis qu'ils pourraient manutentionner encore plus que ce qu'ils ont fait à ce jour. Je ne suis pas inquiet.

Quant à l'arriéré, je souligne ce fait parce que nos réalisations à ce jour n'ont permis de transporter cette année que la même quantité de grain que l'année dernière, en fait un peu moins. J'en déduis que nous nous contentons de continuer à avancer. L'approche du printemps et cet été, il faudra accélérer le rythme pour transporter suffisamment de grain pour libérer les soutes, sinon nous allons avoir un problème.

Je crois que le ministre a mentionné hier que nous aurions déjà atteint un nombre record de livraisons cette année. Peu importe ce que nous faisons, les livraisons seront importantes. Même si la récolte est normale, on se retrouvera pas mal dans la même position qu'à l'automne dernier, où il fallait transporter d'importantes quantités de grain.

Il faut demander aux compagnies ferroviaires si elles sont prêtes à transporter de forts volumes de grain pendant tout l'été et tout l'automne jusqu'à l'hiver prochain.

L'autre chose qui préoccupe beaucoup de membres de l'industrie concerne la capacité à se remettre très vite des perturbations inévitables qu'amène la période hivernale, parce que l'expédition par rail pendant l'hiver est difficile. Ils doivent être en mesure de récupérer très vite.

Est-ce que j'ai répondu à vos questions?

Le sénateur Plett : Oui, je crois.

J'aimerais vous en poser une dernière, en vous demandant votre pronostic, si possible. Si vous ne voulez pas vous prononcer, j'accepterai cela. Nous allons entendre les compagnies ferroviaires, mais j'aimerais connaître votre point de vue à ce sujet. Tout le monde a lu les articles dans les médias affirmant que les compagnies ferroviaires passaient au transport d'autres produits — par exemple la potasse, le pétrole, et ainsi de suite — et ça a été un des problèmes qui a permis d'atténuer tous les enjeux ici.

Would you, in your observation, have seen that as being a problem? Of course, the railways are saying no, they have never substituted any other products for grains. It was simply the harsh winter and so on that created the problems.

I would like to get your perspective on it, and it's certainly a question that we will be asking the railways.

Mr. Hemmes: I would say that I do not believe that oil was an issue. When you look at their total contingent of oil, on average it's about 2 per cent per year of what their total movement is compared to grain, which for CN is about 18 per cent and for CP it's about 22. In terms of that, I don't think that's an effect.

The other thing is that oil proportionately moves mostly south and a little bit east. Grain moves west and east, so they're not in competition with each other for crew resources at any rate, and they don't use the same kind of car equipment. I don't see that as being a part of it.

When you talk about potash, it suffered this year as well. I think the people at Canpotex had said at one meeting I was at that they were behind by as much as 400,000 tonnes this year. It's not just the grain industry that's hurting because of the railway performance; it's other commodities as well.

You can blame winter, but I don't know necessarily that that's the whole issue because winter has come every year that I've been alive in Canada, and it gets cold.

Senator Tardif: Thank you for being here today and for your presentations.

Mr. Pellerin, I would like to come back to some of the comments you've made and to your remark about unintended consequences. You indicated that the railways could be concentrated on low-lying fruit. How can we make sure that the railways will be doing more than concentrating on the low-lying fruit?

Mr. Pellerin: I think it ties in a little bit to the last question about the poor capacity. A couple of the inland terminals are also owners of Alliance Grain Terminal in Vancouver. I participate in the logistics of going to that port. To the previous question, one of the things that will become important is that the railways pay attention to what is required.

If we're going to move this type of volume consistently right through to next year, we need to have the right cars arrive at the right time to match the vessel arrivals. One of the reasons you're seeing, at least in my opinion, good unloads right now in Vancouver is that we still have 28 vessels sitting there. At some point we should be more current, and then the timely arrival of

Est-ce que votre surveillance vous a permis de constater que c'était vraiment un problème? Bien sûr, les compagnies ferroviaires disent non, qu'elles n'ont jamais remplacé le grain par d'autres produits : c'était simplement le dur hiver et d'autres circonstances qui ont créé les problèmes.

J'aimerais avoir votre point de vue, car c'est certainement une question que nous allons poser aux compagnies ferroviaires.

M. Hemmes : Je dirais que je ne crois pas que le pétrole soit le problème. Si vous étudiez leur contingent total de pétrole, en moyenne, ça correspond à environ 2 p. 100 par année de tous leurs transports, comparativement au grain, qui, pour le CN, représente 18 p. 100 et, pour le CP, autour de 22 p. 100. À cet égard, je ne vois pas d'effet possible.

L'autre élément, c'est que le pétrole est essentiellement déplacé vers le sud et un peu vers l'est. Le grain va vers l'ouest ou vers l'est, donc ces deux produits ne se font pas concurrence pour les équipages de toute façon, et ils n'utilisent pas le même genre d'équipement. Je ne vois pas cela comme faisant partie du problème.

Quand on parle de la potasse, ce secteur a lui aussi souffert cette année. Si ma mémoire est bonne, lors d'une réunion de Canpotex à laquelle j'ai assisté, la compagnie a dit avoir un arriéré de 400 000 tonnes cette année. La mauvaise performance des compagnies ferroviaires ne fait pas mal au secteur céréalier seulement, d'autres produits sont également touchés.

Vous pouvez blâmer l'hiver, mais ce n'est pas forcément le seul problème, puisque l'hiver vient tous les ans depuis que je suis né, et la température se refroidit.

La sénatrice Tardif : Je vous remercie de votre présence et pour vos déclarations.

Monsieur Pellerin, j'aimerais revenir sur certaines de vos observations et sur votre remarque sur les conséquences imprévues. Vous avez indiqué que les compagnies ferroviaires se concentrent peut-être sur les produits faciles d'accès. Comment s'assurer qu'elles vont faire plus que s'occuper des produits faciles d'accès?

M. Pellerin : Je crois que ça a un lien avec la dernière question au sujet de leur faible capacité. Un ou deux silos terminaux intérieurs sont également propriétaires de l'Alliance Grain Terminal de Vancouver. Je participe à la logistique permettant d'arriver à ce terminal portuaire. Quant à la question précédente, une chose qui sera importante, c'est que les compagnies ferroviaires portent attention aux besoins.

Si nous devons transporter ce genre de volume au cours de la prochaine année, il nous faut les bons wagons qui arrivent au bon moment pour correspondre aux jours d'arrivée des navires. Une des raisons pour lesquelles, du moins à mon avis, vous constatez actuellement de bons volumes déchargés à Vancouver, c'est qu'il y a encore 28 navires stationnés là à ne rien faire. À un moment

grain will be critical. If the grain that is needed is in central Saskatchewan, we have to go get it and the railway has to understand that.

I think we need not only a commitment from them to put the resources in place, but a commitment also to put the right grain at the right place at the right time.

Senator Tardif: Is there a way of regulating how grain traffic is distributed in specific corridors?

Mr. Pellerin: I want to be careful. Our understanding of how we thought the system was going to work last spring was that it would be regulated a little bit by the receiver's ability to unload. So if you had a facility that could unload 800 cars a week, it made sense to have that facility say, "Here are the 800 cars I need, and as long as the railway performs, you keep bringing them to me and we'll be fine."

What the railways switched to, once the crop seemed to be so big, was this historic percentage. To me it didn't make sense. We had cases in the fall Alliance Grain Terminal only had 250 cars under load. We had lots of capacity, but because we weren't receiving the allocation in the country, we couldn't utilize that capacity.

The system of how we allocate cars, at least in my opinion, would be that we have to be more sensitive to the receiver, and the needs of the receiver and our customers. Hopefully that answers the question.

Senator Tardif: Do you see that this bill proposes a long-term solution to this whole issue of grain transportation in Canada?

Mr. Pellerin: I'll tell you what I think this bill has done. I've been in this business for — that will tell you how old I am — 37 years. The fact that I am here today, and Mark Hemmes is here today, in front of you folks and we're talking about grain tells me this bill has been a positive thing. We need to continue that. We still have some work to do, because one thing about this new market is that I think there's lots of opportunity for growth. The crop size is not going to get smaller unless some catastrophic drought or event happens.

So I think the fact that we are talking about and working towards a longer term solution is very positive, and I think the legislation has gotten everybody's attention. Finally, we are collectively standing up to the railways and saying, "That's enough; we have to be better." I think this has been a positive approach. It has been painful but positive.

Senator Tardif: Do you think the bill goes far enough?

Mr. Pellerin: I want to be careful because I don't want to get run down outside.

donné, il faudrait être à jour et à ce moment-là, l'arrivée à temps du grain sera critique. Si le grain qui est nécessaire se situe au centre de la Saskatchewan, nous devons aller le chercher et la compagnie ferroviaire doit comprendre cela.

Je crois que nous avons non seulement besoin d'un engagement de leur part de mettre en place les ressources nécessaires, mais également la promesse de mettre le bon grain au bon endroit au bon moment.

La sénatrice Tardif : Y a-t-il une manière de réguler le transport du grain entre des corridors précis?

M. Pellerin : Je veux être prudent. Ce que nous pensions que serait le mode de fonctionnement du système le printemps dernier, c'était que la capacité du réceptionnaire à décharger saurait réguler un peu tout cela. Donc, si l'installation pouvait décharger 800 wagons par semaine, il était logique qu'elle affirme avoir besoin de 800 wagons et, dans la mesure où la compagnie ferroviaire les lui amènerait, tout serait parfait.

Ce que les compagnies ferroviaires ont adopté comme attitude, une fois que les récoltes sont apparues comme étant très élevées, c'est ce pourcentage historique. À mes yeux, ce n'était pas normal. Il est arrivé à l'automne qu'Alliance Grain Terminal n'ait que 250 wagons pour le chargement. Nous avons beaucoup plus, mais parce que nous ne recevions pas le nombre alloué, nous ne pouvions rien faire de cette capacité d'approvisionnement.

Le mode de répartition des wagons, du moins à mon avis, devrait mieux tenir compte du réceptionnaire et des besoins de ce dernier et de nos clients. J'espère avoir répondu à la question.

La sénatrice Tardif : Est-ce que vous considérez que ce projet de loi offre une solution à long terme à toute cette question du transport du grain au Canada?

M. Pellerin : Je vais vous dire ce que je pense que fait ce projet de loi. Je travaille dans ce domaine depuis — sans vouloir trahir mon âge — 37 ans. Ma présence ici et celle de Mark Hemmes, venus parler de grain avec vous, me font dire que ce projet de loi est une bonne chose. Il faut continuer. Il reste du travail à faire, parce que ce nouveau marché offre d'énormes débouchés. La taille des récoltes ne va pas diminuer, à moins d'une grave sécheresse ou autre catastrophe naturelle.

Je pense que le fait de réfléchir et de travailler sur une solution à long terme est très positif et je crois que la législation a retenu l'attention de tout le monde. Finalement, nous affrontons collectivement les compagnies ferroviaires pour qu'elles comprennent que nous en avons assez et qu'il faut améliorer les choses. Je crois que l'approche adoptée a été positive. Ce fut désagréable, mais positif.

La sénatrice Tardif : Pensez-vous que le projet de loi va assez loin?

M. Pellerin : Je serai prudent, parce que je ne veux pas être critiqué à l'extérieur.

I think it still has a little room. Obviously, I still have some fears for the smaller shipper, not only the independent terminals I represent but even maybe some of the small guys.

Mark alluded to it a little bit; I think our next biggest issue is communication. We have a very difficult time getting information from the railways and trying to understand what they want to do. The message to you folks might be different from the message I receive. That is our next challenge. I'm not sure you can legislate communication — that's a difficult thing — but I see that's where our next biggest challenge is.

But I think that compared to where we were, we have made tremendous strides here in the last little while.

Senator Tardif: Mr. Hemmes, would you care to comment?

Mr. Hemmes: Perry's point is really important because part of the issue that we've seen is that communication between shippers and railways is not the greatest; there are problems in the processes and in the communication. I think if those two groups were able to sit down and have a discussion as equals, we would go a lot further in solving some of the problems. One of the issues that has challenged us to this point is the fact that they do not talk to each other as equals because of issues like market power.

[Translation]

Senator Dagenais: Thank you, Mr. Chair. I want to come back to the issue raised by Senator Tardif. She pointed out that one of the objectives of the bill we are studying today is to find long-term solutions to the grain transportation problem. I understand the need to exercise caution, as well. You also mentioned to my colleagues that the communication problem should be resolved. Would you be prepared to consider other solutions? We know that the bill before us today is part of a long-term perspective. Could other measures be implemented to improve the situation, since we know that grain transportation is becoming increasingly important?

[English]

Mr. Pellerin: In my opinion, we are looking at service agreements, and service agreements could go a long way in making all sides accountable for performance. If you don't perform, there has to be a penalty. I think we have to get to those.

As I mentioned, the unfortunate part of that is we can't make them so cumbersome and awkward, like we did with the level of service complaint, that it is out of reach for a smaller shipper or an independent person. We need to do some work on that yet. We

Je crois qu'il y a encore lieu d'espérer. Il est évident que la situation des petits expéditeurs m'inspire encore des inquiétudes, et pas seulement la situation des silos terminaux indépendants que je représente, voire même quelques-uns des petits joueurs.

Mark en a parlé un peu; je crois que le deuxième gros problème vient du manque de communication. Il nous est très difficile d'obtenir de l'information auprès des compagnies ferroviaires et d'essayer de comprendre ce qu'elles veulent faire. Le message qu'elles vous adressent peut être différent du message que je reçois. C'est notre prochain défi. Je ne suis pas certain que vous pouvez légiférer les communications — c'est difficile — mais je vois cela comme étant notre prochain défi de taille.

Par ailleurs, comparativement à la situation de départ, je crois que nous avons fait de grands pas depuis peu.

La sénatrice Tardif : Monsieur Hemmes, voulez-vous commenter?

M. Hemmes : Le point que soulève Perry est vraiment important, parce qu'une partie des problèmes, c'est que les communications entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires ne sont pas ce qu'il y a de mieux; il y a des problèmes quant aux méthodes et quant aux messages. Je pense que si ces deux groupes pouvaient s'asseoir et se parler comme des égaux, nous réussirions beaucoup mieux à résoudre quelques-uns des problèmes. Une des difficultés que nous avons rencontrées jusqu'à présent, c'est qu'ils ne se parlent pas en tant qu'égaux pour des raisons telles que la force de leurs marchés respectifs.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Merci, monsieur le président. Évidemment, je veux revenir sur la question soulevée par la sénatrice Tardif. Elle a fait remarquer que le projet de loi à l'étude aujourd'hui a pour but, entre autres, de trouver des solutions à long terme pour régler le problème du transport du grain. Je comprends aussi la nécessité de faire preuve de prudence. Vous avez aussi mentionné aux autres collègues qu'il faudrait résoudre le problème des communications. Seriez-vous prêt à envisager d'autres solutions? Nous sommes conscients que le présent projet de loi s'inscrit dans une perspective à long terme. Pourrait-on prendre d'autres mesures pour améliorer la situation, puisque l'on sait que le transport du grain est de plus en plus important?

[Traduction]

M. Pellerin : À mon avis, nous examinons les ententes de services et ces dernières pourraient considérablement responsabiliser toutes les parties quant à leur rendement. Si votre rendement est nul, il y aura une pénalité. Je pense qu'on doit en arriver là.

Comme je l'ai déjà dit, ce qui est malheureux dans tout ça, c'est qu'on ne peut en faire un processus lourd et compliqué, comme ce fut le cas pour les plaintes relatives au niveau de service, car cela ne serait pas une option envisageable pour les petits expéditeurs

need to make sure that process is what I believed it was intended to be, which is more user-friendly.

I fear that it's getting bogged down and almost everybody's lawyering up and all that stuff, and it's not a good thing for anybody. If we look at history, I've often been asked why there wasn't more level of service complaints. One of the reasons for that is the cost and the time it takes. When you're taking on a railway, you're taking on the school bully. It is a very difficult thing to do. Hopefully, service agreements will not follow that same path.

I don't know if that answered your question.

Senator Robichaud: Mr. Pellerin, you said you feel there is a weakness in the distribution of cars. Before, you were receiving 18 cars per week and now you're receiving 30, and that's going to cause you serious problems. How many cars do you need to service your area?

Mr. Pellerin: As Mark mentioned, we sat down with the railways and gave them a number and said for each of these locations or a group of independents, this is how many cars per week we would need. I think part of that number is the fact that not only do we need a certain number — we give them a number for the collective group that I represent. It is not all ITAC members, but for the group I represent, we give them a number of about 225 cars per week. The key component to that is it had to be consistently at 225. We can't have a situation like this winter where we had weeks with 75 cars, and I had to try to distribute amongst seven elevators. You have to phone these guys and say, "It looks like 10 apiece." You can't stay in business that way; it's unsustainable.

We have told the railways that we're willing to commit to a consistent number, and if we don't perform, we understand there might be a penalty. There's a cost for the railway to get power and crews and people, we understand that; but we have to get a consistent service, and our request is not a lot more than their own numbers say we should get.

For example, if they're doing 5,000 cars per week, the group I represent gets about 200 cars. Really, all we asked for was about 225. We just asked for consistency. That week 7 period right through to now, if we had gotten 225 cars per week, I think we would have been in pretty good shape. But when we only get 70 or 60 or less than that as a group, we have no hope for success. At

ou un indépendant. Il reste du travail à faire de ce côté-là. Nous devons nous assurer que le processus répond à ce que je croyais être son objectif, c'est-à-dire être plus facile d'emploi.

Je crains que le processus ne s'enlise et que presque tout le monde fasse intervenir ses avocats et tout le tralala, et ce n'est bon pour personne. Si on regarde l'histoire, on m'a souvent demandé pourquoi il n'y avait pas plus de plaintes quant à la qualité du service. Une des raisons pour cela, c'est le coût et le temps que cela exige. Lorsque vous vous attaquez à une compagnie ferroviaire, vous affrontez la petite brute de la classe. C'est une chose très difficile à faire. Il est à espérer que les ententes de services n'emprunteront pas cette voie.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

Le sénateur Robichaud : Monsieur Pellerin, vous avez dit que vous aviez l'impression qu'il y avait une faiblesse dans le mode de répartition des wagons. Auparavant, vous receviez 18 wagons par semaine et maintenant, vous en recevez 30, et cela va vous causer de sérieux problèmes. De combien de wagons avez-vous besoin pour desservir votre région?

M. Pellerin : Comme l'a indiqué Mark, nous nous sommes réunis avec les compagnies ferroviaires et leur avons donné un chiffre en leur disant que pour chacun de ces endroits où chacun de ces groupes d'indépendants, voilà le nombre de wagons dont nous avons besoin par semaine. Je crois qu'une partie de ce total tient compte du fait que non seulement nous avons besoin d'un certain nombre de wagons — nous leur donnons un chiffre pour l'ensemble du groupe que je représente. Ce n'est pas tous les membres de l'ITAC, mais pour le groupe que je représente, nous leur donnons le chiffre d'environ 225 wagons par semaine. L'élément à retenir, c'était que nous devons toujours recevoir 225 wagons. On ne peut avoir une situation comme celle qui s'est présentée cet hiver, lorsque nous recevions 75 wagons certaines semaines et que nous devons essayer de les répartir entre sept silos élévateurs. Vous devez téléphoner à ces gars-là et leur dire qu'ils vont en recevoir chacun 10. Vous ne pouvez faire des affaires de cette façon; ce n'est pas viable.

Nous avons dit aux compagnies ferroviaires que nous étions prêts à nous engager à prendre un nombre fixe de wagons et que si nous ne les utilisons pas, il y aurait une pénalité. Les compagnies ferroviaires engagent des frais pour réunir le carburant, les équipages et les ressources humaines, nous comprenons cela, mais nous devons recevoir un service constant et ce qu'on demande n'est pas beaucoup plus que ce que leurs propres calculs leur disent que nous devrions obtenir.

Par exemple, s'ils gèrent 5 000 wagons par semaine, le groupe que je représente obtient environ 200 wagons. Vraiment, tout ce que nous avions demandé, c'était 225 wagons. Nous ne demandions que la constance. Pendant cette période couvrant la semaine 7 jusqu'à maintenant, si nous avions reçu 225 wagons par semaine, je crois qu'on s'en serait assez bien sorti. Si vous en

times, we had facilities that would be a thousand cars behind. We just can't stay in business that way; it doesn't work.

Senator Robichaud: So this is going to have a direct impact on your farmer members, isn't it?

Mr. Pellerin: It does. We had facilities this January where we had what we call a no-bid situation. In other words, if you were a producer and came to the elevator and said, "I would like to sell my canola," we would say, "I'm sorry, we can't buy it."

Not only did we not have room to take it into the facility, we weren't planning any other sales because we were so far behind that we couldn't afford to take any further risk on. We were already paying demurrage, so we were thinking it was going to be July before we got caught up. We can't afford to make any other sales, so we told the producer, "Hey, there's nothing we can do to help you."

Senator Robichaud: Were those your regular customers? What happened to them? Did they go to somebody else?

Mr. Pellerin: Unfortunately, some were shareholders. In some locations, they were board of directors where the CEO had to tell them, "Unfortunately, we can't take your grain." They were forced either to find another facility that was able to do that — and unfortunately it might have been one of our larger competitors — or they were in a tough position where they had to sit on it and may still be sitting on it.

Where it becomes complicated for them is right now they're trying to put a new crop in the ground that requires inputs and seed and all that other stuff. I think some of our customers were feeling a financial crunch last year.

[Translation]

Senator Robichaud: I have a question for the teleconference participants.

[English]

To Mr. Hemmes and your partner, you monitor grain and grain transportation and everything that relates to that. You mentioned that at one time, Statistics Canada determined that the crop would be 65 million tonnes. Then in November, they came out with a new number of 75 million tonnes. Now, surely when you heard that, you knew there was a very serious problem on the horizon. When were the authorities made aware of this very situation that was just waiting to happen?

recevez 70, 60, voire moins que cela pour le groupe, il n'y a pas moyen de s'en sortir. Il est arrivé que des installations aient un arriéré de mille wagons. On ne peut pas rester en affaires en procédant de cette manière; ça ne marche pas.

Le sénateur Robichaud : Donc cela aura une incidence directe sur les agriculteurs qui sont membres de votre groupe, n'est-ce pas?

M. Pellerin : En effet. En janvier, il y avait des installations qui devaient faire ce qu'on appelle une offre nulle. Autrement dit, si vous étiez un producteur et que vous vous rendiez à un silo élévateur pour lui offrir votre canola, l'installation allait refuser de vous faire une offre parce qu'elle ne pouvait pas l'acheter.

Non seulement il n'y avait plus de place dans l'installation, nous ne prévoyions aucune autre vente, tellement nous étions en retard et que nous ne pouvions nous permettre d'augmenter nos risques. Nous payions déjà des surestaries, donc nous pensions devoir attendre jusqu'en juillet pour se rattraper. Nous ne pouvions nous permettre de faire d'autres ventes, donc nous avons dit aux producteurs que nous ne pouvions rien faire pour les aider.

Le sénateur Robichaud : Est-ce que ces personnes étaient des clients réguliers? Qu'est-ce qui est arrivé? Est-ce qu'elles sont allées l'offrir ailleurs?

M. Pellerin : Malheureusement, certaines étaient des actionnaires. Dans certains endroits, elles faisaient partie du conseil et le PDG devait leur dire que, malheureusement, l'installation ne pouvait prendre leur grain. Elles ont été obligées, soit de trouver une autre installation qui était en mesure de prendre leur grain — et malheureusement ce pouvait être un de nos gros concurrents — soit elles se mettaient dans la position difficile de garder leur production et d'attendre que les choses s'arrangent, ce que certains pourraient être en train de faire encore aujourd'hui.

Ce qui complique les choses pour ces producteurs, c'est qu'actuellement, ils essaient de mettre une nouvelle semence en terre, ce qui exige des intrants agricoles et une graine et tout cela. Je pense que certains de nos clients ont vécu une situation financière difficile l'année dernière.

[Français]

Le sénateur Robichaud : J'ai une question à poser aux participants à la téléconférence.

[Traduction]

Monsieur Hemmes, vous et votre associé assurez la surveillance des grains et du transport du grain et tout ce qui a rapport avec cela. Vous avez indiqué qu'à un moment donné, Statistique Canada a établi que la récolte s'élèverait à 65 millions de tonnes. En novembre, l'organisme a sorti le nouveau chiffre de 75 millions de tonnes. Quand vous avez entendu cela, vous avez certainement réalisé qu'il y avait un grave problème à l'horizon. Quand est-ce que les autorités ont été mises au courant de cette situation qui vous attendait au détour?

Mr. Hemmes: They were aware of it then, at that point in time, when it was 65 million tonnes. A normal crop would be about 55 million tonnes. It went to 65, and there was another 10 million to deal with. At that point in time, the railways had said that they were going to deliver between 5,000 and 5,500 cars a week each. For the period running right up until the end of October, they were pretty close to that. It was about the end of October when everything started to fall apart.

The crisis didn't really raise its head until early December, when it was apparent that a combination of the extra 10 million tonnes on top of that and the fact that the railways were not performing was becoming a challenge.

We were in discussions with people in both Agriculture Canada and Transport Canada, telling them that this was a looming crisis. As we got closer to Christmas, it became really apparent. As Perry said, that was about the point in time when the export basis was really starting to widen with the grain companies sending that signal.

I would also point out that it wasn't just the small ITAC elevators that went "no bid" through that period. The larger grain companies were going no bid as well, because they didn't have any space for grain or any tolerance to sell. Pretty much the sales program started to shut down right around Christmas as well. They just realized that there was no point in trying to sell because the vessels were backed up at the port, and we were in trouble.

Senator Robichaud: When was the crisis point of that troubling situation? Did you say in January, or December?

Mr. Hemmes: I would say the magnitude of the problem started to reveal itself in early December.

I should also point out that I don't think there was anybody in the industry who even for a second believed that the railways were going to be able to move this entire crop. I've asked CEOs of major grain companies the very same question: "Did you ever, at any point in time, expect that we were going to move the crop?" The answer, without exception, is an unequivocal "no." Everybody knew that this was going to be a year with a big carry-out.

What they were hoping for, and I think you will find Minister Ritz — I don't want to put words in his mouth, but everybody had the same expectation that we would take a big chunk out of it this year. Until the OIC came into place, I don't think that we would have taken a big chunk out of it, in any other circumstance.

Senator Robichaud: But how do you explain the time when it was evident that there was a crisis to the time when the measure was put in to move the grain? There were a few months there.

M. Hemmes : Ils étaient au courant à ce moment-là, quand le chiffre prévu était de 65 millions de tonnes. Une récolte normale s'élèverait à environ 55 millions de tonnes. C'est passé à 65, et plus tard, un autre 10 millions s'est ajouté. À ce moment-là, les compagnies ferroviaires avaient déclaré qu'elles allaient livrer 5 000 à 5 500 wagons par semaine chacune. À partir de cette période jusqu'à la fin octobre, elles ont plutôt bien respecté ce nombre. C'est vers la fin octobre que tout s'est effondré.

La crise ne s'est pas vraiment pointé le nez avant début décembre, quand il est paru évident que la combinaison d'un excédent de 10 millions de tonnes et d'un mauvais service de la part des compagnies ferroviaires allait devenir un problème.

Nous discutons avec des fonctionnaires d'Agriculture Canada et de Transports Canada et leur disions qu'une crise était imminente. Proche de Noël, c'est devenu vraiment évident. Comme l'a dit Perry, c'est à peu près à ce moment-là que l'offre à l'exportation a vraiment commencé à s'agrandir, les compagnies céréalières envoyant ce signal.

Je veux également faire remarquer que ce ne sont pas seulement les silos éleveurs d'ITAC qui ont passé leur tour pour acheter pendant cette période. Les grosses compagnies céréalières ne faisaient pas d'offres non plus, parce qu'il n'y avait plus d'espace pour le grain ni aucune marge à vendre. On pourrait dire que le programme de ventes a lui aussi commencé à fermer juste autour de Noël. Ils venaient de se rendre compte qu'il n'y avait pas lieu d'essayer de vendre puisque les navires étaient refoulés au port, et que nous étions en difficulté.

Le sénateur Robichaud : Quand cette situation troublante a-t-elle atteint le niveau de la crise? Avez-vous dit janvier ou décembre?

M. Hemmes : Je dirais que l'ampleur du problème a commencé à apparaître début décembre.

J'aimerais aussi souligner que je ne pense pas qu'il y ait eu une seule personne dans le secteur qui ait cru une seconde que les compagnies ferroviaires seraient en mesure de transporter toute cette récolte. J'ai posé la question aux PDG des grosses compagnies céréalières et ils m'ont tous répondu qu'ils n'ont jamais cru être en mesure de transporter la récolte. Tout le monde savait que l'année en serait une de grosses livraisons.

Ce qu'ils espéraient, et je pense que vous allez apprendre que le ministre Ritz — je ne veux pas lui faire dire ce qu'il n'a pas dit, mais tout le monde s'attendait à ce que nous en prenions une grosse partie cette année. S'il n'y avait pas eu le décret, je ne pense pas que nous en aurions pris une grosse partie, peu importe les circonstances.

Le sénateur Robichaud : Mais comment expliquez-vous le temps qui s'est écoulé entre le moment où il est devenu évident qu'il y avait une crise et le moment où des mesures ont été prises pour que le grain soit transporté? Il y a eu quelques mois entre ces deux dates.

Mr. Hemmes: There were ongoing discussions between the government and the railways and the industry where attempts were made to come up with a plan. I would say that after those discussions kind of went nowhere, that's when they made the choice.

Again, I can't speak to what the government's intentions were through that period of time, but I did attend some meetings where the minister made very earnest attempts to get the parties together and move forward with a different plan.

Senator Oh: Thank you, witnesses. So far we have heard that the system has improved and is more efficient, but what is the reason? Is it communications problems? They must have foreseen that there was a bumper crop coming and there was lots to move. Even without the bumper crop coming, the system should still be flowing to the port in Vancouver or Prince Rupert. Why are there vessels still waiting for grain to come? I think communication is a big problem here between the farmers or the grain company and the railways. Can you explain that?

Mr. Pellerin: I think in the big picture, communication is probably the biggest problem we're having. As Mark mentioned, we head into the end of October, November, and we're starting to see, hey, we're in big trouble here. But when you're talking to the railways, it takes a month to get them to answer the phone, never mind trying to resolve an issue this big. Often we hear stories about government being slow moving, but I think when you negotiate or try to work with the railways, that's slow moving. I think that's our biggest issue. It just takes that long. I think the railways were hoping maybe it's not going to be that bad a winter or maybe something was going to fall out of the sky to save it, and it didn't. It wasn't until we got to December when everybody collectively said, "That's enough; we're in serious trouble," and then action had to be taken. There was no more room for dialogue. Something had to be done, and I think that's what the government did.

Senator Oh: But you still have to have the normal flow and trucks going to the port.

Mr. Pellerin: I used to work for the railway. In my 22 years at CN, and I know Mark was there, I have never seen 69 vessels in Vancouver, and I've never seen 17 vessels in Prince Rupert.

To me, we knew that the situation was bad. The situation got terrible and we had to take this kind of action. With that many vessels backed up, we are going to be well into summer before we have any hope of getting caught up. As Mark mentioned, we are just keeping our head above water with what they're doing today. If we ever have another bumper crop — I don't think we're out of

M. Hemmes : Il y avait des discussions entre le gouvernement, les compagnies ferroviaires et le secteur agricole pour tenter d'en arriver à un plan. Je dirais que lorsque ces discussions se sont mises à piétiner, que c'est à ce moment-là qu'ils ont pris la décision.

Encore une fois, je ne peux rien dire des intentions du gouvernement pendant cette période, mais j'ai assisté à un certain nombre de réunions pendant lesquelles le ministre a vraiment essayé de mettre les parties d'accord et de convenir d'un plan différent.

Le sénateur Oh : Merci, messieurs. Jusqu'à présent, on nous a dit que le système s'était amélioré et était plus efficace, mais pourquoi? Est-ce qu'il y a des problèmes de communication? Ils ont dû se rendre compte d'avance que la récolte serait exceptionnelle et qu'il y aurait de grosses quantités à transporter. Même en l'absence d'une récolte exceptionnelle, le système devrait quand même se rendre jusqu'au port de Vancouver ou de Prince Rupert. Pourquoi y a-t-il des navires qui attendent encore le grain? Je pense que les communications constituent un grave problème entre les agriculteurs ou les compagnies céréalières et les compagnies ferroviaires. Pouvez-vous expliquer cela?

M. Pellerin : Je crois qu'en général, la communication est sans doute le plus grave problème que nous ayons. Comme l'a indiqué Mark, fin octobre, début novembre, on se rend compte qu'on a un gros problème. Quand vous parlez aux compagnies ferroviaires, ça prend un mois avant qu'elles vous répondent, donc il ne faut pas espérer qu'elles tentent de résoudre un aussi gros problème. On entend souvent dire que les gouvernements sont lents à réagir, mais je crois que ce n'est rien, comparé à toute tentative de négociation ou de collaboration avec les compagnies ferroviaires. Je crois que c'est notre plus gros problème. Ça prend vraiment trop de temps. Je crois que les compagnies ferroviaires espéraient que l'hiver ne serait pas trop rude ou que quelque chose allait tomber du ciel pour sauver la situation, mais ça ne s'est pas produit. Ce n'est qu'en décembre que tout le monde s'est dit que ça suffisait et qu'on avait un gros problème. Il fallait prendre des mesures. Il n'y avait plus de place pour le dialogue. Quelque chose devait se passer et je pense que c'est ce qu'a fait le gouvernement.

Le sénateur Oh : Mais vous devez avoir le flux normal et les camions qui se rendent au port.

M. Pellerin : J'ai déjà travaillé pour les chemins de fer. Au cours de mes 22 années au CN, et je sais que Mark était là, je n'ai jamais vu 69 navires à Vancouver et je n'ai jamais vu 17 navires à Prince Rupert.

Pour moi, nous savions que la situation était mauvaise. La situation a empiré et nous devons prendre ce genre de mesures. Un si grand nombre de navires refoulés nous amènera à la fin de l'été avant qu'il y ait quelque espoir de combler le retard. Comme Mark l'a indiqué, nous parvenons à peine à garder la tête au-dessus de l'eau avec ce qu'elles font aujourd'hui. Si jamais on a

it yet. Even as was mentioned, if we have close to a 28 million tonne carry-out, if we have an average crop, we have challenges next year.

It's pretty safe to say the railway is well aware of what those challenges are now. As Mark mentioned, I do believe winter is going to come again, so they've got to be ready next year. They have no excuse not to be ready, and we have to expect that of them.

Other commodities were mentioned earlier. We all have the right to move our product. I'm not fighting the potash guy or the oil guy. I think we all have the right to move what is required.

The Chair: In the spirit of cooperation, before we look at the second panel, we have four minutes left, so on a second round we have Senator Plett and Senator Mercer, each for two minutes.

Senator Plett: Also in light of the spirit of cooperation, I'll ask one very quick questions of Mr. Pellerin. You said, sir, you need 200 cars a week.

Mr. Pellerin: I think it was about 225. I want to be careful. I don't want to negotiate.

Senator Plett: Well, for the record, I say you deserve 250.

My question to you is, you're obviously not the largest player here, so in comparison, what would Viterra require?

Mr. Pellerin: If I told you 150, would you be okay with that? You know what; I don't see or have any knowledge of their sales book. It would be very unfair for me to even suggest a number because that would be awkward. I'd probably get into more trouble than it was worth.

Senator Plett: You would agree that, in comparison to the Viterras and the Cargills of the world, you are not a larger player, if you compare yourself?

Mr. Pellerin: No, we're not. I think the independents collectively might be what you would consider smaller shippers. But we do handle 2.5 million tonnes in a normal crop year. If you want to work that number out, you can look at what they would handle, and I will let you know that.

Senator Mercer: I want to go to two very important points. You said that in early October we're in big trouble. Someone else said in early September that we're in a crisis situation, and the words "serious, serious trouble" were used to underscore all of these things. Early December, end of October, and we don't see any action from the government until March. Would we be in

une autre récolte exceptionnelle — je ne crois pas que nous soyons encore sortis du bois. Même si, comme on l'a mentionné, nous avons près de 28 millions de tonnes à livrer, si la récolte est moyenne, nous aurons des problèmes l'année prochaine.

On peut supposer sans trop s'avancer que les compagnies de chemin de fer sont très au courant de la nature de ces défis. Comme l'a mentionné Mark, je crois que l'hiver reviendra, donc il faut être prêt l'année prochaine. Elles ne peuvent invoquer aucune excuse pour ne pas être prêtes et nous devons attendre cela de leur part.

On a mentionné précédemment d'autres produits. Nous avons tous le droit de transporter notre produit. Je ne fais pas la lutte au gars qui produit de la potasse ou au gars du pétrole. Je crois que nous avons tous le droit de transporter ce qu'il faut.

Le président : Dans un esprit de collaboration, avant d'examiner le deuxième panel, il nous reste quatre minutes, donc, pour une deuxième série de questions, les sénateurs Plett et Mercer ont chacun deux minutes.

Le sénateur Plett : Également à la lumière de l'esprit de collaboration qui existe, je vais poser une question rapide à M. Pellerin. Vous avez affirmé, monsieur, avoir besoin de 200 wagons par semaine.

M. Pellerin : Je crois que c'était environ 225. Je veux être prudent. Je ne veux pas négocier.

Le sénateur Plett : Bien, à toutes fins utiles, je dirai que vous avez droit à 250 wagons.

La question que je vous pose, c'est qu'il est évident que vous n'êtes pas le plus gros joueur, donc par comparaison, qu'est-ce qu'exigerait Viterra?

M. Pellerin : Si je vous disais 150 wagons, seriez-vous d'accord? Vous savez quoi : je ne vois pas et je ne connais pas leur carnet de commandes. Il ne serait pas du tout juste de ma part de suggérer un chiffre, parce que ce serait délicat. Je m'attirerais probablement plus d'ennuis que ça ne le vaut.

Le sénateur Plett : Vous conviendrez que, par rapport aux Viterras et aux Cargills de ce monde, vous n'êtes pas un gros joueur, si vous vous comparez à eux?

M. Pellerin : Non, nous ne le sommes pas. Je considère que les indépendants dans leur ensemble représentent ce que vous pourriez classer dans les petits expéditeurs. Nous manutentionnons quand même 2,5 millions de tonnes dans une campagne agricole normale. Si vous voulez faire le calcul, vous pouvez regarder ce qu'ils manutentionnent et je vous le ferai savoir.

Le sénateur Mercer : Je veux soulever deux points très importants. Vous avez dit qu'au début octobre, nous étions en sérieuse difficulté. Quelqu'un d'autre a placé la situation de crise au début de septembre, et on a qualifié tout cela de très grave pour bien mettre en évidence toutes ces circonstances. Début décembre, fin octobre, et le gouvernement ne fait rien avant mars.

better shape if the government had reacted in January as opposed to waiting until March, given that they would have to absorb the information from December and October?

Mr. Pellerin: You know what, in my personal experience of dealing with the railways, you can have a lot of meetings with them and they can show you a lot of numbers, tell you a lot of things that would make you believe they've got a handle on what's going to change or happen, and you would think there's some hope here.

I could see, be it an individual, government or anyone, being misled by the fact of having a meeting or meetings with the railways and thinking this is going to get better. I actually play the ponies a little bit. In hindsight, if I knew who was going to win the race, betting would be easier.

In this case, the railways can be very convincing. They're powerful organizations, and when they tell you it's going to get better, I can see people understanding that or wanting to believe it.

Senator Mercer: Unfortunately, they not only own the horses, they own the track.

The issue that is underlined here is to talk about communication and the failure of the service level agreements that are supposed to be in place between shippers and the railways. They are not working. There are no agreements in place. From what we've heard thus far, the railways are not cooperating in having service agreements, but you mentioned earlier that the cost of entering these service level agreements was prohibitive. What is the cost, from your perspective? You're a smaller operator in this big sea of grain and rail shipping.

Mr. Pellerin: Well, we've heard numbers that for an individual shipper you're probably looking at 75,000 to 100,000 at least to get a service agreement.

Senator Mercer: Wow.

Senator Robichaud: Could we find ourselves in the same situation this time next year, even with this legislation? It depends on the crop.

Mr. Pellerin: If we do, I would be the most disappointed person in the country.

Senator Robichaud: We would be, too.

Mr. Pellerin: There are so many people who are now clued in to the issues and are asking all the right questions, as you folks have today. If we're the same or worse next spring, I would be embarrassed as a Canadian. I wouldn't find that acceptable.

Est-ce que la situation serait meilleure si le gouvernement avait réagi en janvier au lieu d'attendre jusqu'en mars, étant donné qu'il devait assimiler l'information pour décembre et octobre?

M. Pellerin : Vous savez quoi, selon mon expérience personnelle des relations d'affaires avec les compagnies ferroviaires, vous pouvez tenir beaucoup de réunions avec elles et elles peuvent vous montrer beaucoup de chiffres, vous dire beaucoup de choses qui vous font croire qu'elles ont une idée de ce qui va changer ou de ce qui va arriver, et vous pensez qu'il y a de l'espoir.

J'ai vu une personne, un gouvernement ou quiconque être induit en erreur du fait d'avoir organisé une ou des rencontres avec les compagnies ferroviaires en pensant que les choses allaient s'améliorer. Il m'arrive vraiment de parier aux courses un peu. Avec du recul, si je savais qui allait gagner la course, il serait plus facile de parier.

Dans le cas présent, les compagnies ferroviaires peuvent être très convaincantes, ce sont des organisations puissantes et quand elles vous disent que les choses vont s'améliorer, je peux comprendre que les gens croient ou veulent croire la chose.

Le sénateur Mercer : Malheureusement, non seulement elles sont les propriétaires des chevaux, mais elles possèdent également le champ de courses.

La question qui est mise en évidence ici, c'est le manque de communication et l'échec des ententes de services qui sont censées exister entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Elles ne fonctionnent pas. Il n'y a pas d'ententes conclues. Si je me fie à ce que nous avons entendu jusqu'à présent, les compagnies ferroviaires ne veulent pas avoir des ententes de services, mais vous avez mentionné précédemment que le coût de signature de ces ententes est prohibitif. Quel est le coût, de votre point de vue? Vous êtes un petit opérateur dans un vaste océan de transporteurs de grain et de transporteurs ferroviaires.

M. Pellerin : Eh bien, nous avons entendu dire que, pour un expéditeur individuel, on parle de 75 000 à 100 000 \$ au moins, pour conclure une entente de services.

Le sénateur Mercer : Ouah!

Le sénateur Robichaud : Est-ce qu'on pourrait se retrouver dans la même situation l'année prochaine, en dépit de cette législation? Ça dépend de la récolte.

M. Pellerin : Si c'est le cas, je serais la personne la plus déçue au pays.

Le sénateur Robichaud : Nous le serions nous aussi.

M. Pellerin : Il y a tellement de personnes qui sont maintenant au parfum à propos des enjeux et qui posent les bonnes questions, comme vous le faites aujourd'hui vous-mêmes. Si nous sommes dans la même situation ou dans une situation pire au printemps prochain, je serai embarrassé en tant que Canadien. Je ne trouverais pas cela acceptable.

I do think that this process and the legislation are helping. We are heading in the right direction, so we just have to keep our foot on the gas.

The Chair: Mr. Pellerin, Mr. Hemmes and Mr. McFadden, thank you for sharing your comments and thoughts.

Honourable senators, we are having some technical difficulties with the video conference. That said, we will commence because of the factor of time, and when they come on board, we will then move to linking with them immediately.

Honourable senators, the next panel is Mr. Merv Tweed, President of OmniTRAX. We were supposed to have, by video conference, Mr. Ken Eshpeter, Chairman and CEO of the Battle River Railroad.

We ask Mr. Tweed to make his presentation, to be followed by questions from senators.

Mr. Tweed, for the record, I would like, as chair, to recognize that you were the former Chair of the House of Commons Standing Committee on Agriculture and Agri-Food. I believe it's the first time that we have a former chair before our committee.

Please proceed.

Merv Tweed, President, OmniTRAX: Thank you very much, and good afternoon. I'm just going to give you a quick overview, and then I have a couple of points aimed directly at the legislation.

OmniTRAX Canada is the owner of the Carlton Trail Railway in Saskatchewan and the Hudson Bay Railway in Manitoba, and we own a small piece of the Kettle Falls Railway in British Columbia, connecting down into Oregon.

We do operate North America-wide. We have 17 railways that we operate — short lines. We are the largest independent owner of short-line railways in North America, and, as recently as yesterday, we announced the purchase of the Brownsville port and rail in Texas.

So we continue to grow. In recent years, with some assistance from the federal government, we had some port revitalization, basically upgrades to some of our facilities. I think there's one point I will make right now so that I don't forget.

One of the upgrades that we did gave us the capacity to double our loading and unloading facilities at the port, which is very important when you're talking about cycle times on railways. In days gone by, that cycle time would be anywhere from 17 to 22 days, simply because of the delays in the transferring of product.

Je pense que ce processus et la législation aident. Nous allons dans la bonne direction, donc il faut garder le pied sur l'accélérateur.

Le président : Monsieur Pellerin, monsieur Hemmes et monsieur McFadden, nous vous remercions de nous avoir fait part de vos observations et réflexions.

Mes chers collègues, nous éprouvons des difficultés techniques avec le matériel de vidéoconférence. Cela dit, nous allons commencer en raison du peu de temps à notre disposition et lorsqu'ils se connecteront, nous nous mettrons immédiatement en rapport avec eux.

Chers collègues, le prochain groupe est composé de M. Merv Tweed, président d'OmniTRAX. Nous devions avoir par vidéoconférence M. Ken Eshpeter, président-directeur général de la Battle River Railroad.

Nous demandons à M. Tweed de faire son exposé, qui sera suivi des questions des sénateurs.

Monsieur Tweed, pour mémoire, j'aimerais, en tant que président du comité, signaler que vous êtes l'ancien président du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes. Je crois que c'est la première fois qu'un ancien président de comité comparait devant notre comité.

Vous avez la parole.

Merv Tweed, président, OmniTRAX : Merci beaucoup et je vous souhaite un bon après-midi. Je vais simplement vous donner un bref aperçu avant de formuler une ou deux observations concernant directement la législation.

OmniTRAX Canada est propriétaire de la Carlton Trail Railway en Saskatchewan et de la Hudson Bay Railway au Manitoba; nous possédons également une petite partie de la Kettle Falls Railway en Colombie-Britannique, laquelle assure la correspondance avec l'Oregon au sud.

Nos activités couvrent l'ensemble de l'Amérique du Nord. Il y a 17 lignes ferroviaires que nous exploitons — sur de courtes distances. Nous sommes le plus important propriétaire indépendant de lignes ferroviaires sur courtes distances en Amérique du Nord et, pas plus tard qu'hier, nous avons annoncé l'achat des installations portuaires et ferroviaires de Brownsville au Texas.

Notre croissance se continue donc. Ces dernières années, avec l'aide du gouvernement fédéral, nous avons revitalisé des installations portuaires, en leur apportant essentiellement des améliorations. Je pense que je vais dire une chose tout de suite pour ne pas l'oublier.

Une des améliorations apportées nous a permis de doubler la capacité de chargement et de déchargement de nos installations portuaires, ce qui est très important lorsqu'on parle de durée de cycle dans le secteur ferroviaire. Autrefois, ce cycle tournait autour de 17 à 22 jours, pour la simple raison qu'il y avait des

We now can cycle in and out in 6.5 to 7 days. So it's made a marked improvement in our ability to service the communities that we represent.

We do provide freight services as well. We provide marine services to the Hudson Bay area, and we also operate VIA Rail services for VIA in the North.

Our location in Churchill gives us a shipping advantage to Rotterdam of 2.75 days, to Liverpool of 2.68 and to Oslo of 2.85. So we are positioned to move product into other parts of the world in a very timely fashion.

As for the issue we're talking about today, as far as the legislation goes, last year, OmniTRAX, through the Port of Churchill, did 640,000 metric tonnes of grain, which is about 7,000 railcars. October was our busiest time of the year. We did almost a third of our loading time in the month of October. For us, our season begins usually mid-July, and if we're lucky, we can get to November 15. So we have to put a lot of business into a 4.5-month cycle.

With the introduction of the bill, we certainly see that there's good support for it. For us, the mileage number takes us to a community called Hudson Bay. It's a fairly large grain producing area. Straight south of that is another community called Kenora, which is a huge grain-producing area. If I were to make any suggestions, one of them to our advantage would be to extend it to that. I'm not sure you're prepared or wanting to do that, but I think our biggest concern is — and I think you're probably going to hear this from a lot of the short-line rail — car capacity and car availability.

Obviously, with the pressure that's been put on CN and CP to deliver X amount of cars every week — and with them having to do that — they look at everyone else's operations, and basically they're regulated to deliver that much. Who suffers or who may be shortchanged in the interim is a concern of ours, and it's something that we're working with CN to address. I spoke to them as recently as today. I'm convinced that we can come to a resolution, but it is one of the biggest concerns that we have.

In previous years, we would have two basic exporters, Richardson International out of Winnipeg, and the Wheat Board. With the changes in the Wheat Board, we've actually

retards dans le transbordement du produit. Maintenant, nous pouvons effectuer un cycle en 6,5 à 7 jours. Nous avons donc sensiblement amélioré notre capacité à desservir les communautés que nous représentons.

Nous offrons également un service marchandises. Nous assurons le service maritime dans la région de la baie d'Hudson et nous exploitons également des services voyageurs pour VIA Rail au nord.

Le fait d'être situé à Churchill nous donne l'avantage concurrentiel d'être en mesure d'expédier par bateau à destination de Rotterdam en 2,75 jours, à Liverpool en 2,68 jours et à Oslo en 2,85 jours. Nous sommes donc bien placés pour transporter des produits vers d'autres parties du monde dans un très court délai.

En ce qui concerne l'enjeu dont il est question aujourd'hui, pour ce qui est de la législation, l'année dernière, OmniTRAX, au port de Churchill, a transporté 640 000 tonnes métriques de grain, ce qui correspond à environ 7 000 wagons de train. Le mois d'octobre a été le mois le plus occupé de l'année. Pendant ce mois, nous avons effectué presque le tiers de nos chargements. Pour nous, la saison commence habituellement à la mi-juillet et, si nous sommes chanceux, elle continue jusqu'au 15 novembre. Nous devons donc positionner beaucoup d'activités dans un cycle de quatre mois et demi.

L'introduction du projet de loi nous montre qu'il y a certainement un appui en faveur de cela. Pour nous, la grandeur de la zone de manœuvres nous amène à une localité qui s'appelle Hudson Bay. C'est une zone de production céréalière assez importante. Directement au sud, il y a une autre communauté, qui s'appelle Kenora, laquelle est une immense zone de production céréalière. Si je devais faire une suggestion, une de celles qui nous favorisent, je proposerais de l'étendre jusque-là. Je ne suis pas certain que vous soyez prêts à faire cela ou que vous vouliez le faire, mais je crois que notre principale préoccupation — et je crois que vous allez sans doute entendre la même chose de plusieurs propriétaires de chemin de fer d'intérêt local — concerne la capacité des wagons et la disponibilité des wagons.

Il est évident que la pression exercée sur le CN et le CP pour qu'elles livrent un nombre établi de wagons toutes les semaines — et que ce soit elles qui doivent le faire — les fait regarder les opérations de tous les autres et fondamentalement elles sont obligées par règlement de livrer ce nombre. Qui en souffre ou qui peut perdre au change entre-temps est une question qui nous préoccupe, et c'est quelque chose que nous examinons avec le CN. Je leur ai parlé pas plus tard qu'aujourd'hui. Je suis convaincu que nous avons trouvé une solution, mais c'est l'une de nos principales préoccupations.

Antérieurement, nous avons deux exportateurs de base, soit Richardson International à Winnipeg, et la Commission canadienne du blé. Les changements apportés à la Commission

grown. Last year, we had five shippers. This year, we are looking at eight. So we are growing the market and we are growing the opportunity.

Last year's total was 650,000 metric tonnes. We feel that with the changes that we've made and the improvements that we've made to our rail delivery system, our objective is a million.

We know that's not the answer to all of the problems in the grain industry, but we believe it's a part of the solution. We're working very hard with CN to make the cars available to us in a timely fashion so that we can hit those targets.

One of the things that changed with last year's crop being so large, our rail line normally starts in May, and we start moving product up to the port to ship in July. That has changed the whole cycle. There is so much grain on the market that everybody is shipping every day, trying to get it out to the market.

We're moving right now because of temperature and climate. We have leased 50 cars, and we're moving them on a regular basis. Our port will be full probably in the next 20 days. Part of the allocation system in the rail system is that the cars we're getting allocated in May, June and July really don't work for us simply because we don't have the ships coming in because of the ice conditions, and our elevator capacity is full.

So part of our proposal is to say put those cars back into the main system, which will help relieve some of the pressure in other parts of the country. Give us the allotted amount of cars, but start in July, August, September and October. Again, if we can accomplish that, then we can have a very productive grain delivery season.

Also, as was stated in your opening comments, I grew up in a rural community. I know what farmers go through when they can't move their product and I know what they're going through right now. I've held meetings all across northern Saskatchewan and Manitoba, and everybody is feeling the pinch. Everybody fears they're not going to get the car allocation they need to move the product. Partly it's because of the demands being placed on the two major companies but also just the glut that's on the market.

I won't go much further, and I'll open it up to questions, but I do want to say that we moved 275 tonnes in one month last year — the month of October — and that was a record year for us. I was brand new in my first month on the job, and my first question to our ownership was, "Why do we only work 16 hours a day

canadienne du blé nous ont permis de croître. L'année dernière, nous avons cinq expéditeurs. Cette année, on pourrait en avoir huit. Donc, nous accroissons le marché et nous accroissons les débouchés.

L'année dernière, nous avons traité 650 000 tonnes métriques en tout. Nous croyons que les changements apportés et les améliorations subies par notre système de livraison par rail nous permettent de viser un objectif d'un million.

Nous savons que ce n'est pas la réponse à tous les problèmes dans le secteur du grain, mais nous croyons que c'est une partie de la solution. Nous travaillons très fort avec le CN pour avoir les wagons disponibles rapidement, de sorte que nous puissions atteindre ces objectifs.

Une des choses qui a changé à la suite de l'importante récolte de l'année dernière, c'est notre service ferroviaire qui commence habituellement en mai, où nous commençons à transporter les produits jusqu'au port en vue de leur expédition en juillet. Tout le cycle a été touché. Il y a tellement de grain sur le marché que tout le monde en expédie tous les jours, pour essayer de l'amener sur les marchés.

Nous effectuons du transport actuellement en raison de la température et du climat. Nous avons loué 50 wagons et nous les utilisons régulièrement. Nos installations portuaires seront probablement pleines d'ici 20 jours. Le volet du système de répartition des wagons qui veut qu'on attribue les wagons en mai, juin et juillet ne fonctionne pas pour nous, pour la simple raison que nous n'avons pas de navires en raison de l'état de la glace et que nos silos sont pleins.

Donc, une partie de notre proposition consiste à demander qu'on remette ces wagons sur le circuit principal, ce qui permettra de soulager la pression dans d'autres régions du pays. Donnez-nous le nombre prévu de wagons, mais commencez en juillet, août, septembre et octobre. Encore une fois, si nous pouvons faire cela, nous aurons alors une saison de livraison de grain très rentable.

De plus, comme vous l'avez indiqué dans votre présentation, j'ai grandi dans une communauté rurale. Je sais ce qu'endurent les agriculteurs lorsqu'ils ne sont pas en mesure de transporter leurs produits et je sais ce qu'ils subissent actuellement. J'ai organisé des réunions partout dans le nord de la Saskatchewan et du Manitoba et tout le monde subit les contrecoups. Tout le monde craint de ne pas avoir le nombre suffisant de wagons pour transporter son produit. C'est dû en partie aux exigences placées sur les deux principales compagnies mais il y a également le goulot d'étranglement du marché.

Je vais m'arrêter ici et je vais plutôt répondre à vos questions. Avant, je voudrais ajouter que nous avons transporté 275 tonnes en un mois l'année dernière — le mois d'octobre — et que ce fut une année record pour nous. Ça faisait à peine un mois que j'étais entré en fonction et la première question que j'ai posée à nos

when we've got the capacity to work 24 hours and when we've got the capacity to move that much more grain?"

This year we'll be implementing that and moving to a 24-hour a day. We've started the process of training our people to be prepared for that. If anybody has been to Churchill, it's a different part of the world, and there are a lot of challenges at any time of the year with weather and conditions. But we believe just by taking that one simple step, we can increase our capacity by another 250,000 or 300,000 tonnes. It helps us, obviously — we're not going to deny that — but I think it will also help CN and CP and other movers of grain to alleviate some of the challenges.

As I said in my opening comments, one of the challenges we've always had is cycle times. I can assure you that is an issue we have addressed and are continuing to address. We understand that if we're longer than what we say we can do, it does cause problems for CN. Although we're not directly involved in the grain movement, in particular after November, in fairness to CN and CP, this year was a very challenging year, not only with a surplus of grain and cars, it was a terrible year for weather. We had more challenges this winter probably than we've ever had on record.

I'm not letting anybody off the hook, but I have travelled enough to know that sometimes when something gets lost and you can't find it, it isn't necessarily the carrier that's lost it; it's somewhere else in that supply system. We have to be cautious about bringing forward too many regulations without looking further down the road to see what the outcomes are expected to be. Every time there's an action, there is a reaction somewhere else, and it isn't necessarily always in a positive way. I'm sure you're hearing from some of those groups today, because they are frustrated, and we're frustrated. Right now, we have eight shippers talking to us that will not confirm or commit to us if we're not able to guarantee that we can supply the cars, and I can't blame them.

Thank you.

The Chair: Thank you, Mr. Tweed.

Next to present is Mr. Eshpeter, Chairman and CEO of the Battle River Railroad. We will ask questions afterward.

Ken Eshpeter, Chairman and CEO, Battle River Railroad: Thank you, Mr. Chair. I'm the Chairman and CEO of the Battle River Railway New Generation Co-operative. We chose the cooperative business model when we purchased the railway because it encompasses the crop model and an ethic our shareholders embrace.

propriétaires a été la suivante : « Pourquoi travaillons-nous seulement 16 heures par jour alors que nous avons les moyens de travailler 24 heures et que nous sommes capables de transporter cette quantité additionnelle de grain? »

Cette année, nous allons mettre cela en place et passer à la journée de 24 heures. Nous avons commencé à préparer notre personnel. Si vous êtes déjà allé à Churchill, vous savez que c'est très différent d'ici, le climat y est très rigoureux toute l'année. Mais nous pensons qu'avec cette étape, nous pouvons augmenter notre capacité de 250 000 ou 300 000 tonnes. Bien sûr, cela aide — nous n'allons pas le nier — mais je crois aussi que cela aide le CN et le CP ainsi que d'autres transporteurs de grain à soulager certaines tensions.

Comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, la durée des cycles nous a toujours posé des difficultés. Je peux vous assurer que nous nous sommes attaqués à ce problème et que nous continuons à nous y intéresser. Nous comprenons que, si nous sommes en retard par rapport à nos prévisions, cela peut poser des problèmes pour le CN. Bien que nous ne soyons pas directement concernés par le transport des grains, surtout après le mois de novembre, pour être juste envers le CN et le CP, cette année a été particulièrement difficile, non seulement à cause de l'excédent de grains et de wagons, mais aussi parce que la météo a été abominable. Nous avons eu plus de défis à relever cet hiver que tout au long de notre histoire.

Je ne veux dédouaner personne, mais j'ai suffisamment d'expérience pour savoir que, lorsque l'on perd quelque chose, ce n'est pas toujours le porteur qui est fautif; la responsabilité peut se trouver ailleurs dans la chaîne d'approvisionnement. Nous devons faire attention de ne pas mettre en place trop de réglementations sans bien en mesurer les conséquences. Chaque action provoque une réaction, et elle n'est pas forcément positive. Je suis sûr que certains de ces groupes se plaignent en ce moment, car ils sont frustrés, et nous le sommes aussi. En ce moment même, huit expéditeurs refusent de confirmer ou de s'engager envers nous si nous ne pouvons pas garantir que nous leur fournirons les wagons, et je les comprends.

Merci

Le président : Merci, monsieur Tweed.

Le prochain intervenant sera M. Eshpeter, président-directeur général de Battle River Railroad. Nous vous poserons des questions ensuite.

Ken Eshpeter, président-directeur général, Battle River Railroad : Merci, monsieur le président. Je suis le président-directeur général de la coopérative Battle River Railroad New Generation. Nous avons choisi le modèle d'affaires coopératif lorsque nous avons fait l'acquisition du chemin de fer parce que cela réunit le modèle de cultures et l'éthique que recherchent nos actionnaires.

When the Battle River Railway New Generation Co-Op was incorporated as a certified railway in June 2010, we adopted as our motto “a local railway providing user-friendly service.” Our goal was to maintain and enhance 60 miles of former CN branch line with grain movement and other rail business as it became available.

Federal legislation had made it possible for our co-op to purchase the former Alliance sub from CN, which we are grateful for. But now that we are owners and operators, we find we have very little leverage. We are of the strong opinion that when federal legislation makes it possible for two large oligopolies to control the total rail system, some entity must be prepared to be the referee.

There are a number of obstacles preventing the Battle River Railway from creating a vibrant and viable short line, but I will dwell on two major obstacles: car allocation and tariffing; in other words, what we are obliged to charge our customers as well as what our interchange partner, CN, is looking to charge our customers.

A short line is totally at the mercy of its interchange partner — in our instance, CN — for car allocation. This winter, car allocations have fallen miserably behind. To give you an example, we at Battle River Railway have orders in place for shipping weeks 31, 32 and 33, which are the first three weeks of March. We were to receive 50 cars per week for each of those weeks. We are now entering week 42 and we still have no indication when or how the backlog for those cars will be cleared up.

There is one other thing I might say. The Battle River Railway, as other short lines on the Prairies, is unique. We are farmers and we also own the railway, so when I speak, I'm usually wearing more than one hat. From a railway operations perspective, my goals or objectives, if I were purely a railway, might be slightly different than if I were a railway operator as well as a farmer. So I am a farmer and have that vested interest, and I'm also trying to move my own grain on our own short line.

Now, when the federal government implemented its performance requirements this spring, the problem of car allocation for short lines was actually made even worse. Big rail merely sent more cars to big and near-to-port shippers to give the illusion of increased volumes of shipment. Short lines have suffered. Saskatchewan has suffered, because the majority of the Saskatchewan terminals and inland grain allocation facilities are farther from ports.

Lorsque la coopérative Battle River Railway New Generation a été constituée en société en tant que compagnie de chemin de fer certifiée en juin 2010, nous avons adopté la devise suivante : « Une compagnie de chemin de fer locale et conviviale ». Notre objectif était de maintenir et d'améliorer 60 milles d'une ancienne ligne secondaire du CN pour le transport du grain et d'autres services ferroviaires en fonction des possibilités.

La législation fédérale a donné la possibilité à notre coopérative d'acheter Alliance au CN, et nous en sommes très heureux. Cependant, maintenant que nous sommes les propriétaires et exploitants, nous nous apercevons que nous avons très peu de poids. Nous sommes convaincus que, si la législation fédérale permet à deux grands oligopoles de contrôler l'intégralité du système ferroviaire, alors une entité doit accepter de jouer le rôle d'arbitre.

Beaucoup de choses peuvent empêcher Battle River Railway de créer une ligne locale qui soit viable et dynamique, mais je vais m'arrêter sur deux obstacles principaux : la répartition des wagons et la tarification; autrement dit les prix que nous sommes contraints de faire payer à nos clients, mais aussi ce que notre partenaire de correspondance, le CN, veut facturer à nos clients.

Une ligne locale est à la merci de ses partenaires de correspondance — en l'occurrence, le CN —, pour ce qui est de la répartition des wagons. Cet hiver, la répartition des wagons a accusé un énorme retard. Pour vous donner un exemple, Battle River Railway a des commandes pour les semaines 31, 32 et 33, c'est-à-dire les trois premières semaines de mars. Nous devons recevoir 50 wagons par semaine pour chacune de ces trois semaines. Nous entrons maintenant dans la semaine 42 et nous ne savons toujours pas quand ni comment le retard pour ces wagons va être résorbé.

Je voudrais ajouter quelque chose. Battle River Railway, comme d'autres lignes courtes partout dans les Prairies, est unique. Nous sommes agriculteurs, et nous sommes aussi propriétaires de la ligne de chemin de fer et je porte souvent plusieurs casquettes. Du point de vue de la gestion des chemins de fer, mes objectifs, si je ne représentais que les intérêts des chemins de fer, seraient sans doute un peu différents. Mais je suis exploitant de chemin de fer et agriculteur. J'ai donc des intérêts particuliers, et j'essaie aussi de transporter mes propres grains sur notre petite ligne.

Quand, au printemps, le gouvernement fédéral a mis en place ses exigences de performance, le problème de la répartition des wagons pour les chemins de fer d'intérêt local a empiré. Les grandes compagnies de chemin de fer ont tout simplement envoyé davantage de wagons aux expéditeurs de grande taille et à ceux situés à proximité d'un port pour donner l'illusion d'une augmentation des volumes transportés. Les chemins de fer d'intérêt local ont souffert. La Saskatchewan a souffert, parce que la majorité des silos de la Saskatchewan et des installations de répartition des grains sont plus éloignés des ports.

The legislation should have read that CN and CP were obliged to try to move more grain but also to distribute that movement in a normal pattern. Otherwise, there are major winners and major losers. The car allocation system needs to be more transparent and reliable for all players in the grain loading business to be able to perform their service.

Also, the opportunity for smaller grain players to be able to grow their business is crucial. It appears that big rail is recently allocating cars based on past business volumes. At a time when many issues have surfaced in rail movement that make it difficult for the rail people to accommodate the service they talk of, the opportunity for a small player to grow is seriously curtailed.

The second major issue facing short lines is tariffing. The tariffing issue is not nearly so critical in grain traffic, but it is hugely important to a short line in order to attract other business. You're all aware that oil has been moving on rail lately. At Battle River, we are in proximity to be able to offer a service to leaders in the oil business to move their product. Monitoring, or at least creating an appeal mechanism, must be put in place to give short lines the opportunity to attract new business.

I will give an example. We at the Battle River Railway feel that we should be partners with CN. It would seem if you buy a former CN sub, we should automatically be a partner. We can offer the most competitive rates imaginable to attract new business, but if CN does not cooperate by offering a competitive freight rate from the interchange point to the final destination, the short line has no way to attract new business.

I am trying to make the point that giving groups like the Battle River Railway an opportunity to purchase a short line is just part of the overarching issue of providing a service in the country. The other part is trying to make it possible for the short line to play the transportation and accumulation game.

That concludes my presentation. I would field questions if questions were forthcoming.

Senator Mercer: Thank you, gentlemen, for being here.

Mr. Tweed, when does the ice come out and when are you able to move?

Mr. Tweed: Traditionally, our first shipping would be between July 12 and 16.

Senator Mercer: You talked about the increase of capacity at Churchill. Give us some numbers here.

La réglementation aurait dû obliger le CN et le CP à essayer de transporter les grains, mais aussi à distribuer ces mouvements normalement. Sinon, il y a de grands gagnants et de grands perdants. Le système de répartition des wagons doit être plus fiable et plus transparent pour que tous les acteurs du secteur du chargement des grains puissent jouer leur rôle.

Il est également crucial que les plus petits acteurs du secteur des grains puissent développer leur affaire. Il semblerait que les grosses compagnies de chemin de fer aient récemment réparti les wagons en fonction des volumes d'affaires passés. Alors que beaucoup de problèmes se sont fait jour dans le transport ferroviaire avec comme conséquence que les gens du rail ont des difficultés à assurer les services qu'ils proposent, les possibilités de développement se sont fortement réduites pour les petites compagnies.

L'autre gros problème que rencontrent les lignes d'intérêt local, c'est la tarification. Le problème de la tarification n'est pas si important pour le transport des grains, mais il est vital pour une ligne d'intérêt local qui cherche à trouver de nouveaux marchés. Vous savez tous que, ces derniers temps, le pétrole est transporté en train. Chez Battle River, nous sommes sur le point de pouvoir proposer des services de transport d'hydrocarbures aux plus grandes entreprises pétrolières. Il faut mettre en place une surveillance, ou au minimum créer un mécanisme d'appel, pour permettre aux chemins de fer d'intérêt local de trouver de nouveaux marchés.

Je vais donner un exemple. Battle River Railway pense qu'il faut travailler en partenariat avec le CN. Il semblerait que, si l'on achète une ligne secondaire désaffectée du CN, on soit automatiquement partenaires. Nous pouvons proposer les tarifs les plus compétitifs qui soient pour gagner de nouveaux marchés, si le CN ne coopère pas en proposant des tarifs de transport compétitifs du lieu de correspondance jusqu'à la destination, les chemins de fer d'intérêt local n'ont aucun moyen de gagner de nouveaux marchés.

J'essaie de démontrer que le fait de permettre à des compagnies comme Battle River Railway d'acheter un chemin de fer d'intérêt local ne constitue qu'une étape d'un enjeu plus général, celui de proposer un service à l'échelle du pays. L'autre étape, c'est d'essayer de faire en sorte qu'il soit possible pour le chemin de fer d'intérêt local de transporter des marchandises et de se développer.

C'était ma conclusion. Je serai ravi de répondre à vos questions.

L sénateur Mercer : Merci messieurs d'être venus témoigner.

Monsieur Tweed, quand la glace disparaît-elle et quand serez-vous en mesure de transporter?

M. Tweed : Généralement, notre premier transport a lieu entre le 12 et le 16 juillet.

L sénateur Mercer : Vous avez évoqué l'augmentation de capacité à Churchill. Donnez-nous des chiffres.

Mr. Tweed: Basically, by changing our transloading system from our port to not only from the grain cars but also to the vessels, we've been able to cut our times in half. I'll use October simply because it was a good month for us. We did 310,000 metric tonnes, and that was attributed to a steady supply of grain cars coming in and basically working about 17 hours a day.

Senator Mercer: And switching from 16 to 24 hours will —

Mr. Tweed: We're hoping it will add another 30 per cent.

Senator Mercer: What is the status of the rail bed coming up to Churchill?

Mr. Tweed: Actually, that's always a question that people ask. Thanks to the federal and provincial governments, and through OmniTRAX, we have invested \$110 million in the tracks in the last eight or nine years. We have one 75-mile stretch, the last 75 miles, over tundra, and it always is a challenge, but I'm proud to say we're in our third year without any main-line runoffs or any incidents where there has been any damage caused. We believe it has improved to a point where we continue to invest anywhere from \$6 to \$10 million per year just in maintenance.

Senator Mercer: Hopefully that's not because it's still frozen.

To our friends at Battle River Railway, the cooperative model is an interesting one. You talked about more transparency, but you also talked about the lack of cooperation with CN. Do you see an overall plan — perhaps Mr. Tweed can comment on this as well — for the movement of grain products and other farm products at all? We've made some major changes here, but we're in a situation where we have a bit of a crisis going on now. Is anybody coming up with a plan that's going to solve this problem not just this year but in the long term?

Mr. Eshpeter: We're not aware of any plan. We haven't been asked, as a short liner, to submit any ideas about how this confusion or lack of service can be remedied. We have some ideas. A whole number of issues here need to be addressed.

Mr. Tweed: For us, if we get the service agreement allocation of cars that we are supposed to, and if we can start them moving in July instead of May, again, we're not the answer, but it's a solution that we're putting forward in order to move more grain and in order to grow the business. We've made investments, as I said, in a new loading facility at The Pas. The company has leased cars. We're moving product up there right now to prepare us for the season. A bigger picture plan would be ideal, but right now everybody seems to be acting very independently of each other.

Senator Mercer: That was a discussion of the future. Can you look back for us for a moment, recognizing the fact that we've got a huge crop this year? I'm not one who thinks that we wish for the

M. Tweed : En gros, en modifiant le système de transbordement de notre port, non seulement pour les wagons, mais aussi pour les navires, nous avons pu réduire de moitié le temps nécessaire. Je vais prendre le mois d'octobre comme exemple, simplement parce que cela a été un bon mois pour nous. Nous avons transporté 310 000 tonnes, parce que nous avons reçu un flux régulier de wagons de grains, 17 heures par jour environ.

Le sénateur Mercer : Et de passer de 16 à 24 heures...

M. Tweed : Nous espérons une augmentation de 30 p. 100.

Le sénateur Mercer : Quelle est la situation du ballast sur la voie de Churchill?

M. Tweed : Les gens posent toujours cette question. Grâce aux gouvernements provinciaux et fédéraux, et par le biais d'OmniTRAX, nous avons investi 110 millions de dollars dans les voies ces huit ou neuf dernières années. Nous avons une portion de 75 milles, les 75 derniers milles, qui traverse la toundra, et c'est toujours un défi, mais je suis fier de pouvoir dire que c'est notre troisième année sans incident majeur. Les choses se sont améliorées, et nous continuons d'investir entre 6 et 10 millions de dollars par an uniquement pour la maintenance.

Le sénateur Mercer : Espérons que ce n'est pas simplement parce que c'est encore gelé.

Pour nos amis de Battle River Railway, le modèle coopératif est intéressant. Vous avez dit qu'il fallait plus de transparence, mais vous avez aussi évoqué le manque de coopération avec le CN. Envisagez-vous un plan d'ensemble — M. Tweed pourra peut-être répondre également — pour le transport des grains et d'autres produits agricoles? Nous avons fait d'importants changements, mais nous traversons une sorte de crise en ce moment. Quelqu'un a-t-il un plan pour sauver la situation, pas seulement cette année, mais à long terme?

M. Eshpeter : Nous n'avons connaissance d'aucun plan. On ne nous a pas demandé, en tant qu'exploitant d'une ligne d'intérêt local, de soumettre des idées sur la manière de remédier à cette confusion et à ce manque de services. Nous avons des idées. Il y a beaucoup de problèmes à résoudre.

M. Tweed : Nous pensons que si nous obtenons l'accord de service qui est prévu pour la répartition des wagons, et si nous pouvons commencer le transport en juillet au lieu de mai, encore une fois nous ne sommes pas l'unique solution, mais nous proposons cette solution afin de transporter de plus en plus de grains et de développer notre activité. Nous avons investi, comme je l'ai dit, dans une nouvelle installation de déchargement à The Pas. La compagnie a loué des wagons. Nous y acheminons de la marchandise en ce moment même pour préparer la saison. Un plan plus rassembleur serait idéal, mais en ce moment chacun semble agir de son côté.

Le sénateur Mercer : Nous avons parlé de l'avenir. Pouvons-nous nous tourner vers le passé un instant, et reconnaître que la récolte de cette année est énorme? Je ne suis pas de ceux qui

same size crop next year. I want a bigger crop next year. I would like this to be the baseline for the future. Looking backwards, has the service deteriorated or improved in the last couple of years?

Mr. Eshpeter: It's a little bit difficult to say because with the elimination of the Canadian Wheat single desk, we didn't see a lot of these transportation issues. Now that it has become kind of a free-for-all, we are thrown right in the middle of car allocation and trying to get good service from our partner, CN.

We do know that as a result of the Canadian Wheat Board single desk not being out there for farmers, the basis that we can offer to move grain has gotten more favourable for us. Farmers in our area are seeking the Battle River Railway out as a means to move their grain, but when we can't get appropriate car allocations to do that, we are really hampered in terms of trying to expand our transportation business.

Senator Mercer: In the past, the Wheat Board helped solve some of these problems that you're having now, again recognizing that there is a much larger crop?

Mr. Eshpeter: Absolutely. The Canadian Wheat Board, in conjunction with the Canadian Grain Commission, was very instrumental in determining the allocation of cars and where those cars went. They were involved with what you would call the orderly marketing of our system. We don't have such a beast any more. We need to get all the players and the industry together to determine how we're going to orderly market these commodities.

Senator Mercer: Thank you both.

Senator Plett: I need to at least get my plug in as well. We wanted to have some farmers come out and be witnesses here today. They're all out there enjoying the freedom they have in marketing their grain, so the individual farmers haven't been able to make it. It's great to see that the Western Canadian farmers have freedom to go and plant 2 million more acres of wheat the last year than they did the previous years.

You both have talked about the allocation of cars. Correct me if I am wrong, but I think you said that you moved about 7,000 carloads last year. A couple of questions: How many carloads would you be able to move if you were given the allocation that you would like to see as a result of this legislation, and with the interswitching and so on? How much could you increase?

Mr. Tweed: Again, service agreements are important and we believe in that. Part of our solution or proposal is that we would not even need our allocated amount, as far as the agreement. What we would need is the timing of the delivery of the cars. We could probably do very well with 10,000 cars this year.

espèrent la même récolte d'une année sur l'autre. Je veux une plus grosse récolte l'année prochaine. Je voudrais que cela soit la norme pour l'avenir. Le service s'est-il amélioré ou détérioré au cours de ces deux dernières années?

M. Eshpeter : C'est difficile à dire, car avec la suppression du guichet unique de la Commission canadienne du blé, beaucoup de ces problèmes de transport étaient cachés. Maintenant que c'est devenu une sorte de mêlée générale, nous sommes catapultés au milieu du système de répartition des wagons, et nous essayons d'obtenir un bon service de la part de notre partenaire, le CN.

Nous savons que comme le guichet unique de la Commission canadienne du blé n'est plus là pour les agriculteurs, les offres que nous pouvons faire pour transporter les grains nous sont plus favorables. Les agriculteurs de notre secteur considèrent le Battle River Railway comme un moyen de transporter leurs grains, mais lorsque nous ne pouvons pas obtenir les répartitions de wagons nécessaires pour le faire, nous sommes vraiment pénalisés et ne pouvons développer notre activité de transport.

Le sénateur Mercer : Par le passé, la Commission du blé contribuait à résoudre une partie des problèmes que vous avez maintenant, en tenant compte, encore une fois, du fait que la récolte est maintenant bien plus importante, n'est-ce pas?

M. Eshpeter : Absolument. La Commission canadienne du blé, en coordination avec la Commission canadienne des grains, faisait beaucoup pour décider de la répartition des wagons et de leur destination. Ils contribuaient à la bonne marche de notre système. Nous n'avons plus ce monstre. Il faut que tous les acteurs du secteur se réunissent pour déterminer la manière dont nous allons ordonner le transport de ces marchandises.

Le sénateur Mercer : Merci à tous les deux.

Le sénateur Plett : J'aimerais dire quelque chose. Nous aurions voulu que des agriculteurs viennent témoigner aujourd'hui. Ils profitent de la liberté qu'ils ont maintenant de commercialiser leurs grains, et les agriculteurs individuels n'y arrivent pas. C'est formidable de voir que les agriculteurs canadiens de l'Ouest ont eu la liberté de semer l'an dernier deux millions d'acres de plus que les années précédentes.

Vous avez tous deux évoqué la répartition des wagons. Corrigez-moi si je me trompe, mais je crois vous avoir entendu dire que vous aviez transporté le contenu d'à peu près 7 000 wagons l'an dernier. J'ai quelques questions à vous poser. Combien de wagons chargés seriez-vous en mesure de tirer si, grâce à cette loi, vous obteniez la répartition que vous souhaitez, en tenant compte des interconnexions et tout cela? De combien pourriez-vous augmenter?

M. Tweed : Encore une fois, les accords de service sont importants et nous y croyons beaucoup. Une partie de la solution que nous proposons consiste à dire que nous n'aurions même pas besoin de la quantité allouée dans l'accord. Ce dont nous aurions vraiment besoin, c'est que les wagons soient livrés au bon moment. Nous pourrions probablement nous en sortir très bien avec 10 000 wagons cette année.

Senator Plett: Ten thousand? What happens to the Port of Churchill if CN gets their back up here and doesn't allocate the cars that you need? What would be the negative impact on the Port of Churchill?

Mr. Tweed: Well, senator, you know that I'm always a positive person. I'm convinced that we'll hammer out a deal with CN. It has been a challenge, but I understand they have been regulated or mandated to deliver and they're trying to do that.

We employ about 300 people. More than half of them are First Nations, Metis, Inuit, and I would say that without the allocation of cars, we would have to take a hard look at whether the port would open this year.

Senator Plett: For those of us from Manitoba that have fought hard for that port, that would be a devastating thing not just for Manitoba generally, but certainly for First Nations people and so on. Hopefully the railway will come through.

I have one last question for you, Mr. Tweed. With the interswitching that we have, can you give us an overview on how much farther you have been able to go out and pick up the grain as a result of the access to elevators? As well, will the interswitching allow for a larger capacity of grain to be brought in from south of the border — you said you own some railways there — into the Port of Vancouver and so on?

Mr. Tweed: I think the big challenge with the allocation and the interchange — and I think our other witness would agree — is that without the allocation, the interswitching has no value because we would still rely on CN to provide those cars at that interswitch.

We recognize the limitation that's on it now gets us to Hudson Bay, and we recognize that that's a big grain growing producing area. We've discussed, on our Carlton Trail in Saskatchewan, where we would actually put producer loading facilities to engulf the product that's out there. But it's kind of like saying the kids don't go to school if the school bus doesn't come by and pick them up. That's the dilemma, and I suspect that's the dilemma that all the short lines are having.

As I said earlier, when you introduce regulation, sometimes there's an outside effect that you're not prepared for or not thinking about. And with the gun to CN and CP to deliver X amount of cars every week, that's what they're going to do. I respect them for doing that but in the same breath, it impacts some of our smaller players and we're part of that.

Senator Plett: Let me ask both of you a question. I think this is relevant since you're both talking about the allocation of cars. What we have seen, and I think you've alluded to, is that the railways are starting to collect what they would consider easy grain. However, as those elevators are emptying out and they

Le sénateur Plett : 10 000? Que se passera-t-il pour le port de Churchill si le CN trouve un soutien ici et ne vous alloue pas les wagons dont vous avez besoin? Quel serait l'impact négatif sur le port de Churchill?

M. Tweed : Eh bien, sénateur, vous savez que je suis quelqu'un d'optimiste. Je suis persuadé que nous obtiendrons un accord avec le CN. Cela a été un défi, mais je crois savoir qu'ils ont été mandatés pour cela et qu'ils essaient de le faire.

Nous employons environ 300 personnes. Plus de la moitié sont des Autochtones, des Métis, des Inuits et je dirais que, sans la répartition des wagons, nous serions contraints d'envisager de fermer le port cette année.

Le sénateur Plett : Pour ceux d'entre nous qui, au Manitoba, se sont battus pour que ce port existe, ce serait un désastre, non seulement pour le Manitoba en général, mais aussi pour les Premières Nations et d'autres. Pourvu que le chemin de fer s'en sorte.

J'ai une question pour vous, monsieur Tweed. Concernant les manœuvres interréseaux, pouvez-vous nous donner un aperçu des possibilités que vous ont données les silos-élevateurs pour aller chercher le grain plus loin? Et aussi, les manœuvres interréseaux vous permettront-elles de faire venir de plus grosses quantités de grains du sud de la frontière, vous avez dit que vous possédiez des voies de chemin de fer là-bas qui menaient au port de Vancouver.

M. Tweed : Je pense que le gros défi posé par la répartition et les manœuvres interréseaux, et je crois que les autres témoins seront d'accord, c'est que, sans la répartition, les manœuvres interréseaux n'ont aucune valeur parce que nous serions toujours dépendants du CN pour nous fournir les wagons à l'interconnexion.

Nous reconnaissons que la restriction qui existe actuellement nous permet d'atteindre la baie d'Hudson, et nous savons que c'est un secteur d'importante culture de grains. Nous avons discuté du chemin de Carlton dans la Saskatchewan, où nous pourrions mettre en place des installations de chargement pour les producteurs, pour charger la marchandise qui se trouve là-bas. Mais c'est un peu comme dire que les enfants n'iront pas à l'école si le bus ne vient pas les chercher. C'est le dilemme, et je crois que c'est un dilemme auquel font face toutes les compagnies d'intérêt local.

Comme je l'ai dit plus tôt, quand on met en place des règlements, il y a des effets secondaires pour lesquels on n'est pas préparé ou qu'on n'a pas prévus. Et en imposant au CN et au CP de livrer une quantité X de wagons chaque semaine, c'est ce qui va se passer. Je respecte cette décision, mais en même temps, cela a des conséquences pour les compagnies plus petites, comme la nôtre.

Le sénateur Plett : Laissez-moi vous poser une question à tous les deux. Je crois que c'est pertinent, puisque vous parlez tous deux de la réparation des wagons. Ce que nous avons constaté, et vous y avez fait allusion, c'est que les compagnies de chemins de fer commencent par collecter ce qu'elles considèrent comme des

have to reach to other areas, they will be reaching to short lines and elevators farther away. The mandatory volume requirements are forcing the railways to do this as they will need to make their quotas. They won't be able to make their quotas if they just continue to go after the easy stuff. They will have to reach out further, and would that not force them to allocate cars to you? I would like to hear from both of you on that matter.

Mr. Tweed: I think eventually that will happen, if we only have an average crop next year. For us only, because of our limited time — getting cars in late fall, October into November and December, when they still can move grain everywhere else in Canada — we lose our ability to do that. Ours is very time-constrained in the sense of July to mid-November. That's our season, and we need to make it then.

Senator Plett: Because of the Port of Churchill. How about for our friend from Battle River Railroad? I don't think you would have the same challenges that Mr. Tweed is talking about, so how would that affect you?

Mr. Eshpeter: It's an interesting phenomenon you speak of because in a year that we just experienced where we have a lot of grain on the Prairies, CN always seems to think that winter is a new phenomenon. If you are a farmer or in the grain loading business, you have to appreciate that CN is always caught off guard when winter comes, and this year was even worse than normal.

The gentleman that posed the question is absolutely right. Over time, the cars will be allocated to those areas where the grain has still not been picked up. But if you have a big year and there is going to be grain left in significant volumes on the Prairies, it's going to be in those places that are serviced last because there is no formula that would suggest everyone should be apportionately serviced.

Senator Plett: CN is coming next, so if this winter will ever pass, in parts of our country, we will assure them that it will be coming again.

Mr. Eshpeter: That would be very nice.

The Chair: Thank you. I noticed that that was not a question.

Senator Tardif: My question is to either or both of you. Do you feel that this bill will give short lines access to fair contractual agreements with the two railways?

Mr. Tweed: I think those are two different issues. We believe in having contract agreements, and having access to those switching rights are totally different in the sense that I know the major

grains faciles d'accès. Toutefois, quand les silos se vident et qu'elles doivent aller chercher les grains dans d'autres secteurs géographiques, elles doivent se tourner vers les compagnies d'intérêt local, et vers des silos plus éloignés. Les obligations de volume forcent les compagnies de chemin de fer à agir ainsi pour remplir leurs quotas. Elles ne pourront pas remplir leurs quotas si elles se contentent de ce qui est facile à collecter. Elles seront obligées de chercher plus loin, et est-ce que cela ne les obligera pas à vous attribuer des wagons. J'aimerais avoir votre avis à tous les deux sur ce point.

M. Tweed : Je crois que c'est ce qui finira par se produire, si la récolte de l'an prochain n'est que moyenne. Seulement pour nous, à cause du peu de temps dont nous disposons — obtenir des wagons à la fin de l'automne, en octobre, novembre et décembre, quand les autres peuvent encore transporter des grains dans d'autres régions du Canada — nous ne pouvons plus le faire. Nous avons de fortes contraintes de temps, nous ne pouvons transporter que de juillet à la mi-novembre. C'est notre saison, et il faut que cela soit fait à ce moment-là.

Le sénateur Plett : À cause du port de Churchill. Et qu'en pense notre ami de Battle River Railroad? Je ne crois pas que vous soyez confronté aux difficultés qu'évoquait M. Tweed, quelles seraient les conséquences pour vous?

M. Eshpeter : Ce dont vous parlez est intéressant, dans une année comme celle que nous venons de vivre, avec beaucoup de grains dans les Prairies, le CN semble toujours penser que l'hiver est un phénomène nouveau. Si vous êtes agriculteur, ou si vous êtes dans le secteur du chargement de grains, il faut savoir que le CN est toujours pris de court quand vient l'hiver, et cette année, c'était encore pire que d'habitude.

La personne qui a posé la question a entièrement raison. Avec le temps, les wagons seront attribués aux endroits où les grains n'ont pas encore été enlevés. Mais s'il s'agit d'une grosse année et qu'il reste d'importants volumes de grains dans les Prairies, ces endroits seront desservis en dernier, car il n'existe pas de formule disant que tout le monde doit être servi de façon proportionnelle.

Le sénateur Plett : Les gens du CN sont les prochains témoins, alors si cet hiver se termine un jour, nous garantirons aux Canadiens de certaines parties du pays qu'on repassera chez eux.

M. Eshpeter : Cela serait très gentil à vous.

Le président : Merci. J'ai remarqué que ce n'était pas une question.

Le sénateur Tardif : Ma question s'adresse à n'importe lequel d'entre vous. Pensez-vous que ce projet de loi permettra aux compagnies d'intérêt local d'avoir accès à des accords contractuels équitables avec les deux compagnies de chemin de fer?

M. Tweed : À mon avis, ce sont deux choses différentes. Nous croyons qu'il est important de signer des accords contractuels et les droits de manœuvres interréseaux n'ont rien à voir avec ça,

companies don't want that to happen. Maybe it will enhance the negotiating on the contract side, but I don't think they're relevant together.

Senator Tardif: Ken, did you want to comment on that?

Mr. Eshpeter: Could you repeat the question, please?

Senator Tardif: You both mentioned the importance of car allocation and access to cars, so do you feel that this bill will give short lines access to fair contractual negotiations and arrangements with the two railways?

Mr. Eshpeter: I'm not that familiar with all of the details of the bill we're discussing. I am hoping that someone who is doing research and having input into the creation of the bill would have been aware of some of these issues that short lines face, but not having actually read the bill, I'm just hoping at this stage.

Senator Tardif: Thank you for that.

Do you feel an opportunity was lost in the fact that no mention is made in the bill in regards to short lines and producer cars to perhaps provide farmers with more alternatives for transportation of their grain?

Mr. Eshpeter: I will speak to that. I can easily do that. Producer cars are a vital service to actual farmers on the Prairies. The opportunity for farmers to access them is a hugely important issue.

To give you an example, last year we moved 720 cars of grain on our line, and since deregulation and the situation whereby every farmer and every grain company has to find a way to find its own customers, we have, on our books, 2,000 cars. Had cars been available this year, we probably could have moved 3,000.

There is a tremendous need for this opportunity for farmers to access producer cars, so if they're not mentioned in the act to any extent, that's a huge shortfall.

Mr. Tweed: I would say that the intent, when the bill was introduced, was to address that issue in the sense of allowing train companies to go farther out and bring the product in. But, to me, it's not so much about the switching; it's about the product availability of cars.

If we get the cars, we can get the product, no matter how far we are allowed to go, but if we don't have the car allocation, again, we just lose all ability to go to market.

I think the intent, though, was for that.

parce que les grandes sociétés n'en veulent pas. Cela va peut-être améliorer la négociation des contrats, mais, selon moi, ces deux questions n'ont rien à voir l'une avec l'autre.

La sénatrice Tardif : Ken, voudriez-vous ajouter un commentaire à ce propos?

M. Eshpeter : Pourriez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

La sénatrice Tardif : Vous avez tous deux souligné l'importance de la répartition des wagons et de l'accès aux wagons, alors pensez-vous que ce projet de loi permettra aux entreprises ferroviaires locales de mener des négociations contractuelles équitables avec les deux sociétés principales?

M. Eshpeter : Je ne connais pas tous les détails du projet de loi dont nous discutons. J'espère que les personnes qui ont effectué des recherches et ont participé à la rédaction de ce projet de loi étaient au courant de certains des problèmes auxquels les sociétés locales font face, mais comme je n'ai pas vraiment lu ce projet de loi, je ne peux qu'espérer pour le moment.

La sénatrice Tardif : Et je vous en remercie.

Pensez-vous qu'on a manqué une occasion de mentionner dans ce projet de loi les sociétés locales et les wagons de producteurs pour peut-être offrir aux agriculteurs un meilleur choix de transport de leurs grains?

M. Eshpeter : Je vais répondre à cette question, c'est facile. Les wagons de producteurs constituent un service crucial pour les agriculteurs des Prairies. Le fait d'y avoir accès est un enjeu d'une importance incroyable.

Je vais vous donner un exemple : l'année dernière, nous avons fait circuler 720 wagons de grains sur notre ligne. Depuis la déréglementation, chaque agriculteur et chaque société productrice de grains doit trouver un moyen d'amener son produit à ses clients, et nous avons 2 000 wagons inscrits dans nos livres. Cette année, si nous avions disposé d'un plus grand nombre de wagons, nous en aurions probablement mis 3 000 en circulation.

Les agriculteurs ont un besoin urgent de wagons de producteurs, alors si le projet de loi ne les mentionne pas du tout, c'est une énorme lacune.

M. Tweed : Je dirais qu'en présentant ce projet de loi, on avait l'intention de régler ce problème en permettant aux sociétés ferroviaires de se rendre plus loin pour rapporter le produit. En ce qui me concerne, la manœuvre interréseaux n'est pas aussi problématique que le manque de disponibilité des wagons de producteurs.

Avec assez de wagons, nous obtiendrons le produit quelle que soit la distance qu'on nous permette de parcourir, mais s'il n'y a pas de répartition des wagons, je le répète, nous perdons toute capacité d'amener notre produit au marché.

Mais je pense que c'était ça, l'intention du projet de loi.

Senator Tardif: It's not in the bill, so I was wondering if that would be an amendment that should be in the bill with regard to the whole short-line issue.

Mr. Tweed: I expect you won't hear that next.

Senator Tardif: Probably not.

[Translation]

Senator Maltais: I have a short question, Mr. Chair. Mr. Tweed, is your company a railway owner?

[English]

Mr. Tweed: Yes, we are.

[Translation]

Senator Maltais: Did you build them all or did you buy them from existing rail lines?

[English]

Mr. Tweed: We bought them from CN in 1995, 1996. The railway is 100-plus years old.

[Translation]

Senator Maltais: Mr. Tweed, have those railways been subsidized by the federal government in the past?

[English]

Mr. Tweed: Yes.

Senator Robichaud: Mr. Tweed, you said that you tried to come to some kind of understanding or agreement whereby some cars allocated into a period would be used not by yourself but by others so that you could use those cars in the period where you can transport and deliver grain. That couldn't work out?

Mr. Tweed: What happens is that in the shipping months of May and June we get an allocation of so many cars. Because we can't ship the product to the port and then out, we tend to plug the elevator, and we wouldn't be able to use that many cars.

We're suggesting that instead of front-ending us with X amount of cars, move them back into the system. Let them be used, and then in late July, August, September, October, move them back into our system where we actually can cycle them back through on a regular basis and build our volume. I guess, at the end of the day, more grain moves out of the country.

Senator Robichaud: But why can't you get that kind of a deal?

La sénatrice Tardif : Cette question ne figure pas dans le projet de loi, alors je me demandais si nous devrions modifier le projet de loi pour y aborder tout ce problème des sociétés locales.

M. Tweed : Je ne pense pas que ça se fera de sitôt.

La sénatrice Tardif : Probablement pas.

[Français]

Le sénateur Maltais : J'ai une courte question, monsieur le président. Monsieur Tweed, est-ce que votre entreprise est propriétaire des chemins de fer?

[Traduction]

M. Tweed : Oui, bien sûr.

[Français]

Le sénateur Maltais : Est-ce que c'est vous qui les avez tous bâtis ou est-ce que vous avez acheté d'autres lignes ferroviaires qui existaient déjà?

[Traduction]

M. Tweed : Nous les avons achetés du CN en 1995 et 1996. Cette voie ferrée a plus de 100 ans.

[Français]

Le sénateur Maltais : Monsieur Tweed, est-ce que ces chemins de fer ont déjà été subventionnés par le gouvernement fédéral?

[Traduction]

M. Tweed : Oui.

Le sénateur Robichaud : Monsieur Tweed, vous nous avez dit que vous aviez tenté de conclure une sorte d'entente pour que certains wagons attribués pendant une période soient utilisés non pas par vous, mais par d'autres sociétés pour que vous puissiez utiliser ces wagons dans la période pendant laquelle il vous est possible de transporter et de livrer des grains. Cette entente a échoué?

M. Tweed : Ce qui se passe, c'est que pour les mois d'expédition de mai et juin, on nous attribue un certain nombre de wagons. Comme nous ne pouvons pas amener le produit au port pour l'expédier parce qu'en général le silo se remplit complètement, nous ne pouvons pas utiliser tous les wagons qu'on nous a attribués.

Nous suggérons qu'au lieu de déterminer à l'avance le nombre de wagons qu'on nous attribuera, remettez-les dans le système pour qu'ils soient utilisés. Ensuite, à la fin juillet, en août, en septembre, ramenez-les dans notre système quand nous pouvons vraiment les faire circuler régulièrement et expédier de plus grands volumes. Comme ça, à la fin, on expédiera plus de grains vers l'étranger.

Le sénateur Robichaud : Mais pourquoi ne réussissez-vous pas à conclure ce genre d'entente?

Mr. Tweed: It's all part of negotiation. Again, I know that CN and CP are obligated to meet a certain target every week. They're mandated to do that and they'll be fined if they don't. So the challenge is for them to achieve those obligations first and then look at the secondary markets.

We just feel that because we have such a short season, we need the right volume, but we just need it at a certain time. Any time throughout the rest of the year, we'd be happy to see them go back into the main system.

Senator Robichaud: Are there provisions in this bill that prevent them from doing that?

Mr. Tweed: No, it's a negotiation.

Senator Robichaud: It's negotiation.

Mr. Tweed: Yes.

To be fair, historically, we would take those grain cars in May, simply because we would build up our volumes at the port to be ready for the shipping season. What has happened is that we're full, like a lot of elevators, and they have no place to move it. Once we start shipping, with the 24-hour shift, it will be a busy time, if we get the cars.

Senator Robichaud: But you're full at the port.

Mr. Tweed: We will be full in probably another 10 days. We're moving product up there now.

Senator Robichaud: But you'll still be allocated those cars even though you're full.

Mr. Tweed: Yes. That's the challenge. We have to show our position and make our point clear, but I also understand that when you obligate a company to do something, that's what they're going to do first because they face severe fines if they don't. So our challenge is to get in front of them and just make sure that we get it when we need it.

Senator Robichaud: Quite a challenge.

Mr. Tweed: It is.

Senator Robichaud: Mr. Eshpeter, you mentioned an appeal mechanism that is not present now. Is that appeal mechanism in relation to car allocation? Is that what you're saying?

Mr. Eshpeter: Not specifically. I was talking more about tariffing, but it wouldn't be a bad thing, perhaps, to have an appeal mechanism regarding car allocation also.

The whole industry is really in an interesting or maybe even peculiar position in that we are creating ways for municipalities and farm groups to get involved in short-lining, but then we're expecting those groups to compete with the main players. That's really difficult. So if something comes up whereby a short line is unable to compete in that environment, there should be some way that we could appeal to an appeal group that would understand the situation and make it possible for the small player to play.

M. Tweed : Ça fait partie des négociations. Je le répète, je sais que le CN et le CP doivent atteindre un certain quota chaque semaine. Ils y sont obligés sous peine d'amende. Donc ils se concentrent avant tout sur cette obligation, et ensuite ils s'occupent des marchés secondaires.

Vous voyez, comme notre saison est très courte, nous avons besoin du bon volume, mais en une période bien précise. Tout le reste de l'année, nous serons heureux de les renvoyer dans le système principal.

Le sénateur Robichaud : Ce projet de loi contient-il des articles qui vous empêchent de le faire?

M. Tweed : Non, c'est une chose qu'on négocie.

Le sénateur Robichaud : Vous le négociez.

M. Tweed : Oui.

Je vous dirai que dans le passé, nous prenions ces wagons de grains en mai parce que nous avons accumulé les volumes au port de façon à être prêts pour la saison de l'expédition. Ce qui se passe, c'est que les silos sont pleins et qu'il n'y a plus d'endroits où déposer les grains. Dès que nous commençons à expédier, avec des quarts de 24 heures, nous serons très occupés pendant la saison si nous obtenons les wagons.

Le sénateur Robichaud : Mais les silos sont pleins au port.

M. Tweed : Ils seront entièrement pleins dans une dizaine de jours. Nous y amenons le produit présentement.

Le sénateur Robichaud : Mais on vous attribuera ces wagons même quand les silos seront pleins.

M. Tweed : Oui, c'est ça le problème. Il est nécessaire que nous expliquions clairement notre position, mais je comprends aussi que quand vous obligez une société à faire une chose, elle se concentre avant tout là-dessus pour éviter de devoir payer des amendes. Alors notre défi, c'est de passer avant ces obligations et d'être sûrs d'obtenir les wagons quand nous en avons besoin.

Le sénateur Robichaud : C'est tout un défi.

Mr. Tweed : Oh, oui.

Le sénateur Robichaud : Monsieur Eshpeter, vous avez parlé d'un mécanisme d'appel qui n'existe plus. Est-ce qu'il concerne l'attribution des wagons? C'est ce que vous nous dites?

M. Eshpeter : Pas particulièrement. Je parlais plutôt d'établissement des tarifs, mais peut-être qu'il ne serait pas mauvais d'avoir aussi un mécanisme d'appel sur la répartition des wagons.

Le secteur entier se trouve dans une situation intéressante, ou même étrange, par le fait que nous créons pour les municipalités et pour les groupes d'agriculteurs des façons d'utiliser les lignes ferroviaires sur de courtes distances, mais nous nous attendons aussi à ce que ces groupes fassent concurrence aux grandes sociétés. C'est vraiment difficile. Alors s'il arrivait à une société ferroviaire locale de ne pas réussir à soutenir cette concurrence, il

If the small player isn't given an opportunity to play, don't give him an opportunity at all because we're just going to lose a bunch of money by buying track that we're not going to be able to use.

Senator Robichaud: But that could be done at a later date, then, couldn't it?

Mr. Eshpeter: Setting up the appeal, you mean?

Senator Robichaud: Yes.

Mr. Eshpeter: Which?

Senator Robichaud: Not through this bill.

Mr. Eshpeter: It's never too late because we have nothing now.

The Chair: Thank you, Senator Robichaud.

[Translation]

Senator Dagenais: My question is for our two witnesses. The Canada Transportation Act promotes competitive access to other rail services. In the past, interswitching was limited to 30 kilometres. Correct me if I am wrong, but the interswitching limit is now set at 160 kilometres. What do you think the maximum interswitching distance would be to allow a shipper to have competitive access to another railway company? Can you give an example of a situation where a shipper would prefer to have competitive access to other railway companies? Both witnesses can answer the question.

[English]

The Chair: Mr. Eshpeter, do you want to comment on that question?

Mr. Eshpeter: Who would you like to address it first?

The Chair: The chair is asking you, sir, if you want to comment on that question.

Mr. Eshpeter: Yes, I would, gladly. Thank you very much for bringing that up because we, at Battle River Railway, are in a unique position in that we are a former CN branch line, but we are only three miles away from an interswitching situation with CP. We on the Battle River Railway would feel that this new regulation about extending the boundaries for the opportunity to interswitch will have a potentially major advantage for the Battle River Railway. We don't know yet how this is going to happen, so we're quite interested in finding out how it will happen from a logistical and practical perspective; but we think it has a lot of potential.

devrait exister un mécanisme d'appel auprès d'un groupe qui comprenne la situation et qui permette à la société locale de participer à ce marché.

Si vous ne laissez pas la société locale participer au marché, alors ne lui permettez pas d'exploiter sa ligne, parce nous allons juste perdre un tas d'argent en achetant des voies que nous ne pourrions pas utiliser.

Le sénateur Robichaud : Mais on pourrait faire cela plus tard alors, n'est-ce pas?

M. Eshpeter : Vous parlez d'établir un mécanisme d'appel?

Le sénateur Robichaud : Oui.

M. Eshpeter : Lequel?

Le sénateur Robichaud : Pas par l'intermédiaire de ce projet de loi.

M. Eshpeter : Ce ne sera jamais trop tard, parce que nous n'avons rien présentement.

Le président : Merci, sénateur Robichaud.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Ma question s'adresse à nos deux témoins. La Loi sur les transports au Canada favorise un accès concurrentiel à d'autres services ferroviaires. Par le passé, l'interconnexion se limitait à environ 30 kilomètres. Vous me corrigerez si je me trompe, mais désormais, l'interconnexion est d'environ 160 kilomètres. Selon vous, quelle serait la distance maximale d'interconnexion qui permettrait à un expéditeur d'avoir accès, de façon concurrentielle, à une autre compagnie ferroviaire? Pouvez-vous donner un exemple d'une situation où un expéditeur préférerait avoir accès de façon concurrentielle à des entreprises ferroviaires? Les deux témoins peuvent répondre à la question.

[Traduction]

Le président : Monsieur Eshpeter, avez-vous un commentaire à présenter sur cette question?

M. Eshpeter : Qui voulez-vous qui y réponde en premier?

Le président : Le président vous demande, monsieur, si vous avez un commentaire à présenter sur cette question.

M. Eshpeter : Oui, je serais très heureux de commenter là-dessus. Merci beaucoup d'avoir soulevé cette question, parce qu'à la société Battle River Railway, nous nous trouvons dans une situation exceptionnelle parce que nous exploitons un ancien embranchement du CN, mais nous sommes à trois milles seulement d'un aiguillage commun avec le CP. À Battle River Railway, il nous semblerait que cette nouvelle loi qui étendra les limites des possibilités de manœuvres interréseaux pourrait avantager la société Battle River Railway. Nous ne savons pas encore de quelle façon on procédera, alors nous désirons savoir comment on va procéder du point de vue logistique et pratique. Mais pour nous, ce projet de loi a énormément de potentiel.

A hundred and sixty kilometres seems like a pretty reasonable amount of space, and we're happy with that. I can't speak for other short lines. Everybody's in a unique situation.

The Chair: Thank you. We will conclude with Mr. Tweed on the same question.

Mr. Tweed: Obviously, whenever you open it up, the further away you go the more attractive it is to a short line, for sure.

Looking at the map, the new regulation would take us to Hudson Bay. Kenora-Saskatchewan for us would be ideal. We would be prepared to power it to provide the engines. Again, we want to work with our partners, and that would probably be a difficult challenge for them and for us to achieve. It's a good question.

The Chair: Mr. Tweed and Mr. Eshpeter, thank you for accepting our invitation to share your comments and opinions with us.

We will now hear from the third panel on Bill C-30, the proposed fair rail for grain farmers act.

[*Translation*]

That said, honourable senators, joining us is Claude Mongeau, President and CEO of Canadian National.

We also have Robert Taylor, Assistant Vice-President, North America Advocacy, Canadian Pacific.

[*English*]

I have been informed that Mr. Mongeau will make the first presentation to be followed by Mr. Taylor. I will then ask senators to move to questions.

Mr. Mongeau, you have the floor.

Claude Mongeau, President and CEO, Canadian National: Thank you, Mr. Chair and honourable senators. I have a short presentation that I plan to go over and then I'll take questions.

Let me start off by saying that it's obvious this year we are facing what I would call a perfect storm. I'll give you the contour of why I believe it is a perfect storm. We are definitely dealing with a difficult situation. The amount of expectation in the grain-growing sector and in Western Canada in general is huge. The capability of the whole supply chain, not just the railroads, is not sufficient to meet all the needs and expectations. As is often the case, unfortunately more so in grain than in any other commodity, we quickly get to advocacy and finger-pointing. Unfortunately this year, the finger-pointing went very high up, all the way to the Government of Canada, which decided to single out the railroads and come forward with a bill that is largely

Cent soixante kilomètres semblent constituer un espace très raisonnable, et nous en sommes heureux. Je ne peux pas parler au nom des autres sociétés ferroviaires locales. Chacune d'entre elles se trouve dans une situation qui lui est propre.

Le président : Merci. Nous allons conclure avec la réponse de M. Tweed à cette même question.

M. Tweed : Il est bien évident que plus vous ouvrez la voie, plus vous autorisez de distance, plus les sociétés locales s'y intéresseront.

Quand on regarde la carte, ce nouveau règlement nous amènerait à la baie d'Hudson. Pour nous, Kenora-Saskatchewan serait idéal. Nous serions prêts à fournir les locomotives. Mais je le répète, nous tenons à collaborer avec nos partenaires, et cela constituerait probablement un énorme défi à réaliser, pour eux comme pour nous. C'est une bonne question.

Le président : Monsieur Tweed et monsieur Eshpeter, merci d'avoir accepté de venir nous présenter vos commentaires et vos opinions.

Nous allons maintenant passer à notre troisième table ronde sur le projet de loi C-30, la proposition de loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

[*Français*]

Cela dit, honorables sénateurs, nous recevons M. Claude Mongeau, président-directeur général du Canadien National.

Nous recevons aussi M. Robert Taylor, vice-président adjoint, Promotion des intérêts en Amérique du Nord, du Canadien Pacifique.

[*Traduction*]

On m'a indiqué que M. Mongeau sera le premier à présenter son allocution, puis nous entendrons M. Taylor. Je demanderai ensuite aux sénateurs de poser leurs questions.

Monsieur Mongeau, vous avez la parole.

Claude Mongeau, président-directeur général, Canadien National : Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. Je vais vous présenter une brève allocution, puis je répondrai à vos questions.

Permettez-moi tout d'abord de vous rappeler qu'il est très évident que cette année, nous traversons ce que j'appellerais une tempête monumentale. Je vais vous décrire brièvement pourquoi je suis convaincu qu'il s'agit d'une énorme tempête. Il s'agit définitivement d'une situation difficile. Les attentes du secteur de la production de grain et de l'Ouest du Canada sont énormes. La chaîne d'approvisionnement tout entière, et non uniquement les chemins de fer, n'a pas la capacité nécessaire pour répondre à tous les besoins et à toutes les attentes. Comme il arrive souvent, malheureusement pas uniquement dans le secteur des grains mais dans ceux de toutes les autres denrées, nous nous lançons aussitôt dans la défense de nos intérêts et dans les accusations.

targeted at railroads for reasons that I believe lack balance and perspective. Before I elaborate on that, let me first give you a few key facts.

In a world of advocacy, you hear a lot of people making a lot of interpretations. Let me tell you what this difficult grain crop situation is not about. It is not about a competing demand with crude oil movement. We move only 2 per cent of our carloads with crude oil. Every one of those carloads has been well planned for. We know the loading facility. We've hired the crews. We've bought the locomotives. If we didn't have the customers, we wouldn't have the assets. We have the customers and the assets and are moving 2 per cent of our overall volume in crude.

It is easy to make railroads look bad on crude oil these days, but it's not at all part of the problem. We're doing good stuff for Canada's energy market in this regard.

The other aspect is you heard other commenters earlier talk about big bad rail — could have been just as easy to say even in the Senate meeting. The notion that we do only what matters to us, for instance we flat line, don't have any surge in capacity and take it when we want on our terms with every week the same, no difference, is not the problem.

In fact, you see on the first chart that I gave you that we surge dramatically in most years. Typically, the difference between the movement of grain we move in the fall and in the summer is simple. There's an 80 per cent difference. We normally have way too many assets most of the year, and we have enough assets to surge during the fall period.

Of course, as you'll see in a minute, we don't have enough to surge to the level of a 100-year crop, but we do surge all the time. We do try to follow the demand of the market to the best of our ability. That's what our shareholders' interests call for. The more grain we can move and the most efficient we are, the better for us.

If it's not about a self-serving strategy, and if it's not about crude oil, then what is this difficult situation all about? It is first and foremost, on the second page, about a 100-year crop. I won't dwell on the statistics, but it is what it is. We have never, ever

Malheureusement cette année, les accusations se sont adressées à de hauts niveaux de la hiérarchie pour viser jusqu'au gouvernement du Canada. Ce dernier a décidé de cibler uniquement les sociétés ferroviaires en présentant ce projet de loi qui vise principalement les chemins de fer pour des raisons qui, selon moi, manquent d'équilibre et de perspective. Avant de développer ce point de vue, je vais vous citer quelques faits importants.

Dans le monde de la défense des intérêts, on entend bien des gens présenter des interprétations très diverses. Je vais vous dire ce que cette situation difficile dans laquelle se trouve le secteur des grains ne concerne pas du tout. Elle ne concerne pas une demande qui fait concurrence avec le mouvement du pétrole brut. Nos chargements de wagons ne se déplacent qu'avec 2 p. 100 de pétrole brut. Nous planifions consciencieusement chacun de ces chargements. Nous connaissons l'établissement de chargement. Nous avons recruté les équipes. Nous avons acheté les locomotives. Si nous n'avions pas de clients, nous n'aurions pas d'équipement. Nous avons les clients et l'équipement, et le pétrole brut ne constitue que 2 p. 100 du volume global que nous transportons.

Il est facile ces jours d'entacher la réputation des chemins de fer en parlant de pétrole brut, mais ça n'a rien à voir avec le problème. Nous faisons de bonnes choses pour le marché énergétique du Canada à cet égard.

D'un autre côté, vous avez entendu d'autres intervenants parler plus tôt aujourd'hui des grands méchants chemins de fer — il aurait été tout aussi facile de le dire, même pendant une réunion du Sénat. La notion selon laquelle nous ne faisons que ce qui nous avantage, par exemple que nous transportons une capacité régulière et que nous n'avons pas d'augmentation subite, que nous prenons les choses quand nous le voulons en imposant nos propres conditions sans faire de différence, cela n'a rien à voir avec le problème.

En fait, vous pouvez voir sur le premier des tableaux que je vous ai distribués que presque chaque année, nous avons une poussée soudaine. La différence entre le volume de grain que nous transportons en automne et en été est habituellement très simple. C'est une différence de 80 p. 100. En général, nous avons beaucoup trop d'équipement pendant la plus grande partie de l'année, et nous avons juste assez d'équipement pour transporter la capacité excessive à l'automne.

Bien entendu, comme vous allez le voir dans une minute, nous n'avons pas une augmentation assez forte pour atteindre le niveau d'une récolte centenaire, mais nous avons constamment des poussées subites. Nous faisons tout notre possible pour suivre la demande du marché. Nous devons protéger les intérêts de nos actionnaires. Nous avons tout avantage à transporter le plus de grain possible et à travailler avec le plus d'efficacité possible.

En quoi consiste donc cette situation difficile, si elle ne provient pas d'une stratégie égocentrique et qu'elle ne concerne pas le pétrole brut? Vous le verrez à la deuxième page; elle concerne avant tout une récolte centenaire. Je ne vais pas m'arrêter sur les

produced as much grain in Canada, and not by a small margin but by a huge margin. The crop at 76 million tonnes is a full 30 per cent bigger than ever in the history of Canada. Now, you say 30 per cent is a big number. It's huge. But all of the excess production doesn't change domestic consumption. So everything that is excess wants to move to export. The actual export program, which is what calls on rail, is a full 50 per cent bigger than an average year.

Percentages mean nothing. Fifty per cent is a huge number, but 50 per cent is 22 million tonnes of product. For CN — my colleague at CP carries the other half — that is half of 22 million tonnes. That is 10 million tonnes-plus of grain that we have to find a way to move, and we found out about the crop only very late in the process, as late as September. The Minister of Agriculture — the same minister who wrote the bill, mad at the railroads — his own department, at the end of the December, was still calling for 61 million tonnes. We ended up with 76 million tonnes. We moved 61 million tonnes, no sweat. We did it two times in the last 10 years. We don't move 76 million tonnes under any circumstances. Even if the railroads were levitating, we couldn't, because the supply chain, railroads and grain elevator companies, are not designed to move that much grain.

Ten million tonnes is twice as much as all the potash we move. It is more than all the lumber we export out of Canada. It's almost as much as all the coal that we export from Canada.

If you assume we do a reasonable job and we have the right assets, plus or minus, to be able to surge, to deal with normal volatility, which we do, we would have enough assets to go from 57 million tonnes to maybe 61, 62, 63, and do a good job.

But if you have 76 million tonnes, the only way we could find out would be to displace other commodities, and that's assuming that we have the other parts of the supply chain able to ramp up with us, which, as I will show you later, is not the case.

The railroads are not defining the supply chain capability. The railroads have been blamed this year for falling short during the winter, but we do not define supply chain capacity, and we can only be as good as the collective ability of rail and grain elevators.

chiffres, mais c'est la réalité. Nous n'avons jamais, jamais produit autant de grain au Canada, et je ne dis pas cela à la légère, c'est une augmentation énorme. Cette récolte de 76 millions de tonnes dépasse d'au moins 30 p. 100 les récoltes produites dans toute l'histoire du Canada. Maintenant vous allez me dire que 30 p. 100 est un gros chiffre. C'est énorme. Mais toute cette production supplémentaire ne change rien à la consommation du pays. Alors on voudra exporter tout le produit supplémentaire. Le programme d'exportation, qui utilise le chemin de fer, est en réalité 50 p. 100 plus volumineux qu'il ne l'est habituellement à la fin d'une année ordinaire.

Les pourcentages ne veulent rien dire. Cinquante pour cent est un chiffre énorme, mais 50 p. 100 représente 22 millions de tonnes de produits. Donc le CN — mon collègue du CP doit se charger de l'autre moitié — doit transporter la moitié de 22 millions de tonnes. Il s'agit donc d'un volume de plus de 10 millions de tonnes que nous devons trouver moyen de transporter, et nous n'avons appris l'énormité de cette récolte que vers la fin du processus, vers septembre. Le ministre de l'Agriculture — ce même ministre qui a rédigé ce projet de loi, furieux contre les chemins de fer — son propre ministère, à la fin décembre, nous annonçait encore 61 millions de tonnes. Nous avons fini par devoir transporter 76 millions de tonnes. Nous avons transporté 61 millions de tonnes sans problèmes. Nous avons fait cela deux fois au cours de ces 10 dernières années. Nous ne transporterons pas 76 millions de tonnes, quoiqu'il arrive. Même avec un miracle nous ne pourrions pas le faire, parce que la chaîne d'approvisionnement, les sociétés ferroviaires et les exploitants de silos, ne sont pas conçus pour transporter tant de grain.

Ce volume de 10 millions de tonnes est deux fois plus gros que toute la potasse que nous transportons. Il est plus élevé que tout le bois d'œuvre que le Canada exporte. Il est presque aussi élevé que tout le charbon que le Canada exporte.

Si vous supposez que nous effectuons un travail raisonnablement bon et que nous possédons plus ou moins l'équipement nécessaire pour nous charger des augmentations subites et de la volatilité habituelle, et c'est ce que nous faisons, nous aurions assez d'équipement pour passer de 57 millions de tonnes à peut-être 61, 62, 63 millions de tonnes en faisant du bon travail.

Mais si vous avez 76 millions de tonnes, la seule façon de bien faire serait de remplacer d'autres denrées, et ceci en supposant que les autres secteurs de la chaîne d'approvisionnement soient en mesure de nous suivre, ce qui n'est pas le cas, et je vais vous le démontrer tout à l'heure.

Les sociétés ferroviaires ne déterminent pas la capacité de la chaîne d'approvisionnement. Cette année, on a blâmé les sociétés ferroviaires de ne pas avoir pu soutenir le rythme pendant l'hiver. Mais nous ne déterminons pas la capacité de la chaîne d'approvisionnement, et nous ne pouvons faire un bon travail qu'en fonction des capacités collectives des chemins de fer et des exploitants de silos.

This leads me to the second issue, which is a very real one. It makes up the perfect storm. We faced the worst winter in decades. When I did this slide, I said decades. Today, I can say in a century. You have to go back to 1893 in Western Canada to find a colder winter. The shape of those curves shows you the extent of the difference between a normal winter, which is always difficult, and this year's winter, which was a winter of a lifetime.

Unlike what some people said earlier, we have absolutely full knowledge that winter comes every year, and we do a very good job at it most of the time, but we do have issues that are related to coal, which creates structural capabilities which are far more complicated to deal with than just saying winter comes every year.

With air brakes, when it's minus 25 degrees, we cannot pull air through our trains and move them safely, which means we have to shorten our trains. If it's cold every day for the full year, we may need as much as 30 to 50 per cent more trains. Of course, we don't have 30 to 50 per cent more locomotives, we don't have 30 to 50 per cent more crews, and we don't have 30 to 50 per cent more line capacity. So we don't have the capacity to meet all the demand — not for grain, not for potash, not for intermodal, not for crude oil, not for any of the commodities.

Other commodity sectors understand that. They don't go to Ottawa complaining, and we don't have royal commissions, and we don't have finger-pointing. We have honest, balanced discussion about the adversity that we face. Every year, we try to get better at it, but winter will not go away. The one thing we will change in the future is that we will be much more prescriptive about what it is we cannot do in winter so that people don't make the wrong assumptions and then blame us afterward.

So it's a hundred-year crop in a hundred-year winter.

Let's look quickly, because I want to leave time for my colleague, in terms of what we did for grain. The story is not at all what you hear, not from the Minister of Agriculture and not from grain stakeholders. The story of the facts is the following: I told you this crop became known as a hundred-year crop fairly late. In the first five weeks, the grain elevator companies used us far less than in any prior year. We had all sorts of capacity. We could have moved 5,000 cars a week. They only called on us for a few thousand. We could have moved 10,000 more cars if they had had the insight to actually start moving. Now they're blaming us. At the time, they could have actually used us and we would have moved the grain. Remember this number, 10,000 carloads.

Et j'en arrive au second problème, qui est très réel et qui alimente notre tempête monumentale. Nous venons de traverser le pire hiver depuis des dizaines d'années. Quand j'ai produit cette diapo, j'ai dit des dizaines d'années. Aujourd'hui, je peux vous dire depuis un siècle. Il faut remonter jusqu'en 1893 pour trouver un hiver plus froid dans l'Ouest du Canada. Les courbes de ce graphique vous montrent l'écart entre un hiver normal, qui nous rend toujours la vie difficile, et l'hiver de cette année, qui a été le pire de notre vie.

À l'encontre de ce que certaines personnes ont dit tout à l'heure, nous savons parfaitement que l'hiver revient chaque année, et nous le traversons très bien la plupart du temps. Mais nous nous heurtons à des problèmes similaires à ceux du secteur du charbon et qui causent des problèmes structureux bien plus compliqués à résoudre que de dire simplement que l'hiver revient chaque année.

Les freins à air. À moins 25 degrés, nous ne pouvons pas tirer l'air à travers nos trains et les faire circuler en toute sécurité, donc nous devons les raccourcir. S'il fait froid jour après jour pendant toute l'année, il nous faut de 30 à 50 p. 100 plus de trains. Évidemment, nous n'avons pas de 30 à 50 p. 100 plus d'équipes, et nous n'avons pas de 30 à 50 p. 100 plus de voies ferrées. Donc nous n'avons pas la capacité nécessaire pour répondre à toute la demande — ni pour le grain, ni pour la potasse, ni pour le transport multimodal, ni pour le pétrole brut, ni pour les autres denrées.

Les autres secteurs de denrées comprennent cela. Ils ne courent pas à Ottawa pour pleurnicher, et nous n'avons pas de commissions royales, et personne ne nous blâme. Nous menons des discussions honnêtes et équilibrées sur l'adversité à laquelle nous faisons face. Chaque année nous nous efforçons d'améliorer nos services, mais l'hiver ne disparaîtra pas. Une chose que nous allons changer, c'est de mieux décrire à l'avenir ce que nous ne pouvons pas faire en hiver pour que les gens ne fassent pas de fausses suppositions et viennent ensuite nous accuser.

Alors nous avons une récolte centenaire en un hiver centenaire.

Regardons rapidement — parce que je veux laisser du temps à mon collègue — ce que nous avons fait pour le grain. La réalité est bien différente de ce que vous entendez le ministre de l'Agriculture et les intervenants du secteur des grains vous dire. Voici donc les faits tels qu'ils sont : je vous ai dit que nous avons appris assez tard que cette récolte était une récolte centenaire. Au cours des cinq premières semaines, les exploitants de silos ont fait beaucoup moins appel à nos services que les années précédentes. Nous avions toutes les capacités nécessaires. Nous aurions pu faire circuler 5 000 wagons par semaine. Ils ne nous ont demandé que quelques milliers de wagons. Nous aurions pu faire circuler 10 000 wagons de plus s'ils avaient eu la présence d'esprit de se lancer à l'action. Maintenant ils jettent le blâme sur nous. À ce moment-là, ils auraient pu faire appel à nos services et nous aurions pu transporter le grain. Gardez ces chiffres à l'esprit, 10 000 wagons pleins.

Right when it became clear an order shot up that we had a big crop, we moved to a record spotting level. In fact, from week six to the beginning of winter, we moved 27 per cent more grain than on an average grain year. We moved more grain than ever in our history. We established eight weeks of records in a period of 15 — record performance. We surged. We did everything one would expect. In fact, at the time, even the Minister of Agriculture was saying we were doing a decent job.

Then the winter of a lifetime, of a century, and right there on the chart you see it. The first week of December, our performance got crippled, not just for grain but for potash, for intermodal, for crude oil, for every commodity. We were not able to move the equivalent of an average for a prolonged period of 12 weeks. In total, the shortfall for the winter is 10,000 carloads. We lost 10,000 carloads because of a crippling winter. They lost 10,000 carloads because they were sleeping on the switch. We're even.

Since then, it's not the government order; it's the fact that winter broke away. We are moving a new record. We're moving 41 per cent more than average. We have established since week 31 to week 40 another eight weeks of record performance in our history. We have never moved more grain.

Importantly, we are moving as much grain as the elevator companies are able to unload. They are telling us to slow down in Prince Rupert. They're not unloading because they're almost full in some terminals in Vancouver, and they're full to the neck in Thunder Bay. We have icebreaker problems because the icebreakers are not able to open the channel, or they just have lately.

We have moved more grain year-to-date than ever in our history. We moved a record crop for Churchill in the fall. I heard the love earlier from Merv Tweed: A record crop for Churchill this last fall. We are moving a record amount of grain. We were impacted by a tough winter.

The next page shows you the real problem, and it tells the story of the Battle River Railroad, in a way. We have far more orders than what the supply chain is able to do. I'm telling you, we are moving as much as grain elevators are able to unload. We are establishing new records. The bar that you see there, the light blue bar, is the best in the history of CN performance for the last 10 years. We are consistently improving on that, but the orders are as much as 38,000 above the best performance we ever did.

An order is an expectation for more cars. It doesn't mean it's possible. When it's not possible, we have to ration, and we do that very fairly. We do that on the basis of the historical use of our

Dès qu'il est devenu évident que la récolte était volumineuse, nous avons transporté le grain à une vitesse record. En fait, de la sixième semaine au début de l'hiver, nous avons transporté 27 p. 100 plus de grain qu'au cours d'une année ordinaire. Nous avons transporté plus de grain que nous ne l'avions jamais fait de toute notre histoire. En une période de 15 semaines, nous avons battu les records pendant 8 semaines — un rendement record. Nous avons poussé très fort. Nous avons fait tout ce qu'on attendait de nous. En fait, à ce moment-là, le ministre de l'Agriculture disait que nous faisons du bon travail.

Puis l'hiver du siècle nous a frappés, et vous le voyez ici dans le tableau. La première semaine de décembre nous a partiellement immobilisés non seulement pour le transport du grain, mais de la potasse, du pétrole brut, de toutes les denrées ainsi que pour le transport multimodal. Nous n'avons pas pu transporter même notre volume ordinaire pendant 12 semaines. De tout l'hiver, nous avons été incapables de transporter un total de 10 000 wagons pleins. Nous avons perdu 10 000 wagons pleins à cause de l'hiver qui nous a bloqués. Ils ont perdu 10 000 wagons pleins parce qu'ils se sont endormis au moulin. Nous sommes quittes.

Depuis ce temps-là, non pas à cause de l'ordre que nous a donné le gouvernement mais parce que l'hiver s'est adouci, nous transportons un volume record. Nous transportons 41 p. 100 de plus qu'en temps ordinaire. Entre la 31^e et la 40^e semaine, nous avons établi le meilleur record de rendement de toute notre histoire. Nous n'avons jamais transporté autant de grain.

Mais surtout, nous transportons autant de grains que les exploitants de silos peuvent emmagasiner. Ils nous demandent de ralentir à Prince Rupert. Ils ne déchargent pas les wagons parce que certains des terminaux de Vancouver sont presque pleins. À Thunder Bay, ils sont pleins à craquer. Nous avons des problèmes de brise-glaces parce que les navires n'ont pas réussi à ouvrir le canal, ou ils viennent d'y réussir.

Jusqu'à présent cette année, nous avons transporté plus de grain que jamais. Nous avons transporté une récolte record pour Churchill cet automne. J'ai entendu ce qu'a dit Merv Tweed tout à l'heure : une récolte record pour Churchill l'automne dernier. Nous transportons un volume record de grain. L'hiver a été très rude, et il nous a mis les bâtons dans les roues.

La prochaine page vous montre le vrai problème, la situation du chemin de fer Battle River Railroad, en un sens. Nous avons beaucoup plus de commandes que ce que la chaîne d'approvisionnement peut exécuter. Je vous assure que nous transportons autant de grain que ce que les exploitants de silos céréaliers peuvent contenir. Nous établissons de nouveaux records. La barre que vous voyez ici, en bleu clair, représente le meilleur rendement du CN au cours de ces 10 dernières années. Nous nous améliorons continuellement, mais les commandes exigent presque 38 000 de plus que le meilleur rendement que nous ayons jamais atteint.

Une commande signifie un plus grand nombre de wagons. Elle ne sous-entend pas que c'est possible. Lorsque c'est impossible, nous devons limiter le nombre de wagons, et nous le faisons très

services. That's the way the Canadian Wheat Board would have wanted us to do it, and that's the way the Canadian Grain Commission used to do it. We're doing it because that's what makes sense. We're doing it in all territories with all customers, by customers, by type of group. We have moved more producer cars than ever in our history so far, and that includes the Battle River Railroad.

Quickly, advocacy doesn't move grain. Fourteen thousand cars are what the grain industry is saying they can do. They have difficulty doing 10,000 to 11,000 as we speak. We are going to have to get to a point where we understand that.

I will let my colleague continue and answer the question on why this legislation is not the right way to go when you ask me questions. That will save time, Mr. Chairman.

The Chair: Thank you very much. We will ask Mr. Taylor to make his presentation.

Robert Taylor, Assistant Vice President, North America Advocacy, Canadian Pacific: Good afternoon, Mr. Chairman. You're going to see a lot of consistency with my comments and my colleague's.

Today I want to focus on supply chain capacity, how CP, despite exceptional weather, has performed this crop year, and why interswitching and other elements of Bill C-30 are not compelling solutions.

Specific to supply chain capacity, I'm not here to debate the new normal in crop sizes but would be remiss not to emphasize the fact that this crop is 37 per cent above the five-year average and is an exportable surplus. That means the amount of grain we have to move went from 33 to 34 million tonnes, to something like 55, 56 million tonnes. That's a Westshore terminal, a double Neptune terminal. This is an incredible crop.

From a capacity perspective, to look at just one component of the supply chain, i.e. rail, is completely unrealistic. This is a multi-component supply chain.

I would like to talk about our performance as well. As my colleague pointed out, there was a 9 million tonne carry-in to this crop year, which is highly unfortunate. There was capacity in June, July and August to move grain. In August, we at CP had 4,000 railcars parked; a real opportunity missed. That number for CP equates to the impact of the winter in terms of our fluidity.

équitablement. Nous déterminons cela en fonction de l'utilisation passée de nos services. C'est ainsi que la Commission canadienne du blé aurait voulu que nous le fassions, et c'est ainsi que la Commission canadienne des grains le faisait. Nous le faisons ainsi parce que c'est logique. Nous le faisons dans tous les territoires avec tous nos clients, en fonction du client et du type de groupe. Nous avons fait circuler plus de wagons de producteurs que jamais, et cela comprend le chemin de fer Battle River Railroad.

Très brièvement, la défense des intérêts ne transporte pas de grain. L'industrie des grains dit qu'elle peut remplir 14 000 wagons. Jusqu'à présent, elle n'a pas été capable d'en remplir 10 000 ou 11 000. Il va falloir qu'à un certain moment on comprenne ça.

Je vais laisser mon collègue poursuivre, et ensuite, je vous expliquerai pourquoi ce projet de loi ne résoudra pas le problème quand vous me poserez des questions. Nous gagnerons ainsi du temps, monsieur le président.

Le président : Merci beaucoup. Nous allons demander à M. Taylor de présenter son allocution.

Robert Taylor, vice-président adjoint, Promotion des intérêts en Amérique du Nord, Canadien Pacifique : Bonjour, monsieur le président. Vous remarquerez que mes commentaires sont très similaires à ceux de mon collègue.

Je vais parler avant tout de la capacité de la chaîne d'approvisionnement. J'expliquerai comment le CP, malgré les conditions météorologiques terribles que nous avons subies, a accompli cette campagne agricole. J'expliquerai aussi pourquoi les manœuvres interréseaux et les autres éléments du projet de loi C-30 n'apportent pas de bonnes solutions.

En ce qui concerne la capacité de la chaîne d'approvisionnement, je ne suis pas ici pour discuter du nouveau volume normal des récoltes, mais je manquerais à mes responsabilités si je ne soulignais pas le fait que cette récolte dépasse la moyenne de ces cinq dernières années de 37 p. 100 et a produit un excédent qu'il faut exporter. Autrement dit, le volume de grain que nous devons transporter a passé de 33 ou 34 millions de tonnes à quelque chose comme 55 ou 56 millions de tonnes. C'est comme un terminal Westshore ou un double terminal Neptune. C'est une récolte incroyable.

Du point de vue de la capacité, il est absolument irréaliste d'examiner un seul élément de la chaîne d'approvisionnement, c'est-à-dire les chemins de fer. La chaîne d'approvisionnement se compose de multiples éléments.

Je voudrais aussi vous parler de notre rendement. Comme mon collègue l'a souligné, la récolte de cette année comprenait 9 millions de tonnes à amener, et c'est bien malheureux. En juin, juillet et août, nous avions la capacité de transporter le grain. En août, le CP avait 4 000 wagons en stationnement; une belle occasion manquée. Pour le CP, c'est le même nombre de wagons que ceux que les conditions météorologiques nous ont empêchés de faire circuler cet hiver.

To give a sense of our performance over that same period from September to November — and I use September because we didn't have grain to move in August — we actually moved 20 per cent more grain at CP than the five-year average, and 14 per cent more than last year. Last year was a record in terms of grain movements in Canada.

In December and January we got hit by extreme weather and there is no doubt that the weather was extreme. I'm not going to go through all of the statistics and metrics, but one important one: I think this year Thunder Bay was the latest opening ever — four weeks delayed at Thunder Bay. Thunder Bay is a very important gateway for CP. It's a very short cycle time for us. So a four-week-later opening at Thunder Bay gives you a sense of the extreme temperatures in the upper plains and the prairies this year. Minus 25 degrees Celsius is a real tipping point for rail operations, so a 30 to 50 per cent reduction in our capacity, largely because of safety, shorter trains and reduced velocity, because capacity is very much driven by velocity. This is a significant impact on our ability to operate in a fluid fashion, and it's not only seen at CP. If you look at Chicago, the upper Midwest, this is really a North American phenomenon this winter.

To put our performance in perspective, even with the extreme winter conditions, from September to April we moved 10 per cent more grain at CP this year than last year, which was a record.

There is one point I would like to make. Even in the face of this extreme weather, our employees worked tirelessly 24-7/365 to move grain. That is something that is not being matched by other partners in the supply chain. We would like to see more deployment of 24-7 in terms of port elevation and country elevation as well. A lot of the port elevation operates five, seven, or do not operate a true 24-7/365 operation.

In terms of expanded interswitching — and I will pull this up quickly because I know you want to ask questions — we do not see that being a remedy here. It's exactly the wrong thing to do. Extended interswitching will lead to multiple handlings of grain shipments and will slow down the supply chain, negatively impacting transit times.

In summary, if the supply chain is to do better we need to find a collaborative approach in the near term and in the longer term create capacity in the grain supply chain. This is how we will ultimately benefit the farming community and the Canadian economy.

Pour vous donner une idée de notre rendement pendant cette même période de septembre à novembre — et je parle de septembre parce que nous n'avons pas eu de grain à transporter en août — le CP a en fait transporté 20 p. 100 plus de grain que le volume moyen de ces cinq dernières années et 14 p. 100 de plus que l'année dernière. L'année dernière, on avait transporté un volume record de grain au Canada.

En décembre et en janvier, les conditions météo ont été redoutables, et il n'y a aucun doute que ces conditions étaient extrêmes. Je ne vais pas vous citer tous les chiffres et vous présenter les tableaux, sauf une statistique importante : je crois que cette année, Thunder Bay a été le tout dernier port ouvert — avec un retard de quatre semaines. Thunder Bay est un point de passage très important pour le CP. Notre cycle là-bas est très court. Alors ce retard de quatre semaines pour l'ouverture de Thunder Bay vous donne une idée des températures extrêmes qu'ont subies les hauts plateaux et les prairies cette année. Moins 25 degrés Celsius est un point tournant pour l'exploitation d'un chemin de fer; une telle température réduit notre capacité de 30 à 50 p. 100. Cela est dû surtout aux mesures de sécurité à prendre ainsi qu'à la réduction des trains et de leur vitesse, parce que la capacité dépend en grande partie de la vitesse. Ceci a beaucoup réduit notre capacité de fonctionner régulièrement. Le CP n'a pas été le seul chemin de fer ainsi entravé. Si vous regardez à Chicago, dans le Haut-Midwest, cet hiver a vraiment frappé toute l'Amérique du Nord.

En ce qui concerne notre rendement, malgré les conditions extrêmes de cet hiver, de septembre à avril, le CP a transporté 10 p. 100 plus de grain cette année que l'année dernière, et c'est un record.

Je voudrais souligner une chose. Malgré les conditions extrêmes de cet hiver, nos employés ont travaillé sans trêve jour et nuit, tous les jours de la semaine et tout au long de l'année pour transporter le grain. Aucun autre partenaire de la chaîne d'approvisionnement n'a travaillé autant. Nous voudrions que les exploitants de silos dans les ports et dans le pays travaillent aussi jour et nuit toute la semaine. De nombreux exploitants de silos travaillent pendant cinq ou sept heures. Ils ne travaillent pas vraiment 24 heures sur 24 tous les jours de l'année.

En ce qui concerne les manœuvres interréseaux — et je vais en parler rapidement parce que je sais que vous désirez poser des questions — nous ne pensons pas que cela résoudra le problème. En fait, c'est exactement ce qu'il ne faut pas faire. En étendant les manœuvres interréseaux, on causera des manutentions multiples des cargaisons de grain, ce qui ralentira la chaîne d'approvisionnement et provoquera des retards.

En résumé, pour que la chaîne d'approvisionnement fonctionne mieux, nous devons à court terme adopter une approche coopérative et à plus long terme renforcer les capacités de la chaîne d'approvisionnement du grain. C'est ainsi que nous finirons par aider la communauté des agriculteurs et l'économie canadienne.

The Chair: Thank you very much, Mr. Mongeau and Mr. Taylor.

Senator Plett: Thank you, gentlemen, for appearing here. I think we could have given you a two-hour time slot and we wouldn't exhaust the questions.

As you said, Mr. Mongeau, there has been a lot of finger-pointing here in the last couple of days, and probably by everybody that has been at the table so far. There's an old saying my mother used to have that if I pointed my finger at somebody, three fingers or four fingers were pointed back at me.

Quorum Corporation was quite supportive of the comment that you made that oil has not been the issue here. I asked the question. We have read that in the newspapers. Your answer was consistent with what you was said here today, and the gentleman here from Quorum said it exactly the way you did. He did not believe oil played into it in any way. But he did disagree with the comment that you made about the overloads at the ports. He said the ports were able to handle whatever you could ship them. Clearly, railways are a huge part of our logistics chain. It's just simply a fact of the matter, and farmers depend on you to deliver their crops to market. We understand that this is no small task.

You have said previously that "it is now time for grain elevator companies to step up to the capacity they claim to have." To me, this is a little bit concerning because I think we need to collaboratively work together, and it's critical for all players in the supply chain to work together and take responsibility for their own gaps in performance. I guess this is where I refer to the finger-pointing coming from your company. It is critical for the Canadian economy as a whole, for our international reputation as a reliable supplier, and especially for our grain farmers.

My question, sir, is CN prepared to work constructively with grain companies and implement service level agreements? That will be a question for both because I understand that neither CN nor CP have signed a service level agreement with a shipper. If that is the case, could you explain why not, and are you prepared to do that?

Mr. Mongeau: First, the facts are that we have service level agreements with the majority of the tonnage that moves through. We have service level agreements, supply chain collaboration agreements with the largest grain companies. Most of these service agreements, for instance, eliminate the charging of demurrage. So between the advocacy on reciprocal penalty and lack of service agreement and reality, there is a big difference. The truth is we already have some, and we are already dealing with

Le président : Merci beaucoup, monsieur Mongeau et monsieur Taylor.

Le sénateur Plett : Merci messieurs d'être venus témoigner. Je crois que même si nous vous avons réservé deux heures, nous n'aurions pas fini de parler de ces enjeux.

Comme vous l'avez dit, monsieur Mongeau, nous avons entendu beaucoup d'accusations ces derniers jours, venant probablement de toutes les personnes qui se sont présentées ici jusqu'à présent. Ma mère me disait souvent que si je montre une personne du doigt, trois ou quatre autres doigts seraient pointés sur moi.

La société Quorum Corporation était du même avis que vous : le pétrole n'est pas à la source de notre problème ici. Je leur ai posé la question, parce que nous avons lu cela dans les journaux. Votre réponse correspondait à ce que d'autres avaient déjà dit aujourd'hui, et le représentant de la société Quorum a donné exactement la même réponse que vous. À son avis, le pétrole n'a rien à voir avec ce problème. Mais il n'était pas d'accord avec ce que vous avez dit au sujet de la surcharge des silos aux ports. Il a dit que les ports étaient en mesure d'entreposer tout ce que vous pouviez leur amener. Il est évident que les chemins de fer jouent un énorme rôle dans notre chaîne logistique. C'est une vérité pure et simple, et les agriculteurs dépendent de vous pour livrer leurs récoltes au marché. Nous reconnaissons qu'il s'agit d'une tâche considérable.

Vous avez dit plus tôt qu'il est grand temps que les exploitants de silos fassent preuve des capacités qu'ils disent avoir. Cela me préoccupe un peu, parce que je crois que nous devrions coopérer et qu'il est crucial que tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement coopèrent et assument la responsabilité des lacunes de leur propre rendement. Je suppose que nous en arrivons aux accusations qu'a lancées votre société. Cette coopération est cruciale pour l'économie canadienne globale, pour notre réputation face au reste du monde et surtout pour nos producteurs de grains.

Alors voici ma question, monsieur : le CN est-il prêt à coopérer de façon constructive avec les producteurs de grains et à conclure des accords sur les niveaux de service? Cette question s'adresse à vous deux, parce que si j'ai bien compris, ni le CN ni le CP n'ont conclu d'accords sur les niveaux de service avec les expéditeurs. Si tel est le cas, pourriez-vous nous expliquer pourquoi vous ne l'avez pas fait et nous dire si vous seriez prêts à le faire?

M. Mongeau : Tout d'abord, le fait est que nous avons conclu des accords sur les niveaux de service pour la majorité du tonnage que nous transportons. Nous concluons des accords sur les niveaux de service et des ententes de collaboration avec les principaux producteurs de grains. La plupart de ces accords sur les niveaux de service, par exemple, éliminent les frais de surestaries. Donc il y a une grande différence entre la défense d'une pénalité réciproque et l'absence d'un accord sur les niveaux

those that we have on issues such as reciprocal penalties and demurrage.

We are absolutely willing and ready. It's our mantra at CN to step up to the plate in a constructive manner. We tried to do this with the Minister of Agriculture. We did that with each of our customers independently on a commercial basis. But during the winter there was a tsunami of finger-pointing, looking for the culprit, and we lost total control of the agenda, I'm afraid to say, because it was more important to find the culprit than it was to look at the facts. The facts are the ones that I told you. We have moved more grain than ever in our history. We have allocated the grain cars that we did fairly, so everybody got more grain cars than ever in their history. If winter had been easier, we would have done even better. By the time the year is over, we will shatter the record for a crop year by some 10 to 15 per cent. That's a sure thing with 12 weeks to go.

Mr. Taylor: We have commercial agreements in place with the vast majority of our customers. We have commercial agreements in place with the grain companies. I think there is a lack of understanding about what reciprocity really means, and if we're going to allocate railcars, locomotives and crews, I think the onus is on a customer to have some clarity in the traffic offering. I can't knock on my competitor's door and expect him to eat steel and spit out a locomotive tomorrow. If he has some guidance on a traffic offering, then he can give some additional guidance, on a reciprocal basis, on what he can do. If a customer would actually give us a firm commitment and if that commitment had some granularity in terms of an origin, a destination, a car type, then we could step up to the plate.

There is a lack of understanding by some, not by all. I think that in the commercial world it's better understood in terms of what reciprocity really looks like. We cannot have these assets that have 40-year lives that are very expensive — we're extremely capital intensive. At CP, we will spend \$1.2 billion to 1.4 billion this year, again, in "cap ex," on revenue of \$6 billion. We have to use these assets effectively. We can't sign an agreement that is just one-sided, where the onus is only on the railway and there is no onus on a customer in terms of tendering traffic.

Senator Plett: We clearly have a situation that was unique this year. I don't think anybody has ever disputed the fact. We all felt that the winter was harsh and long. My wife wrote to me from Winnipeg this morning and said that there was snow on the ground. In some areas, the winter isn't over, even though it's probably not detrimental to rail traffic any more.

We talk about climate change all the time. We have a friend and senator who talks about global warming. It didn't feel like that was anywhere in sight last year, but certainly there is climate

de service et ce qui se passe dans la réalité. En réalité, nous avons déjà conclu des accords, et nous négocions à l'heure actuelle ceux qui se heurtent à des problèmes tels que des pénalités réciproques et des frais de surestaries.

Nous désirons absolument conclure des accords et nous sommes prêts à le faire. Le CN a pour dogme de trouver des solutions constructives. Nous avons cherché à le faire avec le ministre de l'Agriculture. Nous l'avons fait avec chacun de nos clients sur une base commerciale. Mais cet hiver, nous avons essuyé un tsunami d'accusations, tout le monde cherchait à blâmer quelqu'un, et nous avons perdu contrôle, je suis désolé de le dire, parce qu'il semblait plus important de nommer un coupable que d'examiner les faits. Les faits sont ceux que je vous ai décrits. Nous avons transporté plus de grain que jamais de toute notre histoire. Nous avons attribué les wagons de grain avec équité, et tout le monde a disposé d'un plus grand nombre de wagons de grain que jamais. Si l'hiver n'avait pas été aussi rude, nous aurions fourni un service encore meilleur. D'ici à la fin de cette année, nous aurons battu de 10 à 15 p. 100 le record du transport d'une récolte annuelle. C'est déjà fait, et il nous reste 12 semaines pour le prouver.

M. Taylor : Nous avons conclu des ententes commerciales avec la grande majorité de nos clients. Nous avons conclu des ententes commerciales avec les producteurs de grains. Je crois que les gens comprennent mal ce que signifie la réciprocité. Lorsque nous faisons l'attribution de wagons, de locomotives et de personnel, je crois que le client est responsable d'avoir une idée claire de la demande. Je ne peux pas frapper à la porte de mon concurrent et m'attendre à ce qu'il avale une charge d'acier pour recracher une locomotive le lendemain. Si le client a une idée de la demande, je peux lui donner quelques conseils sur une base réciproque. Si le client s'engage fermement en donnant quelques détails comme l'origine, la destination, le type de wagons, alors nous pouvons lui fournir du service.

Certaines personnes comprennent mal, mais pas toutes. Je crois que les gens d'affaires comprennent mieux ce que représente vraiment la réciprocité. Nous ne pouvons pas utiliser n'importe comment cet équipement qui est très cher et qui a un cycle de vie de 40 ans — notre industrie a une grande intensité de capital. Au CP cette année, nous allons dépenser entre 1,2 et 1,4 milliard de dollars en capital sur un revenu de 6 milliards de dollars. Nous devons utiliser cet équipement efficacement. Nous ne pouvons pas signer des accords qui ne profitent qu'à une des parties, qui attribuent toute la charge à la société ferroviaire et aucune au client sur la répartition des wagons.

Le sénateur Plett : Il est clair que la situation de cet hiver était exceptionnelle. Je pense que personne n'a dit le contraire. Nous avons tous trouvé cet hiver très froid et très long. Mon épouse m'a écrit de Winnipeg ce matin pour me dire qu'il a encore neigé là-bas. Dans certaines régions, l'hiver n'est pas terminé même s'il ne perturbe plus la circulation ferroviaire.

Nous parlons tout le temps du changement climatique. Nous avons un ami sénateur qui parle du réchauffement de la planète. On n'en voyait vraiment pas les signes l'année dernière, mais il est

change. Winters are colder. We have changes. Yet, we will have crop increases. Maybe it was a record crop, but we have been increasing by, I think, 3 per cent a year for the last number of years. That will continue. Those of us in Western Canada, in the Prairie provinces, are hoping that these bumper crops will be there again next year. We certainly don't hope the winter will be there, but there is a chance that it will be.

Given that, we have two scenarios. One is that we don't have a harsh winter; then, I take it that we don't have a problem. You can handle the grain if we don't have a harsh winter. If we have a harsh winter, we will, if we have the same type of crops, be in a predicament. A government can come along and say, "You have to move a million tonnes a week." If that is physically impossible, you won't move a million tonnes a week, but what are you doing to possibly assure Western Canadian farmers that you are doing something about the issues, i.e., air brakes that you can't operate at minus 25 and so on? What are you doing to possibly assure them that, if we have that harsh winter again, you will be able to meet the requirements?

Mr. Mongeau: There are two parts to your question. On the winter, we can improve the way we deal with adversity year after year, just like everybody does. The fundamental, crippling impact on capacity that comes with cold weather is not a problem that is easily fixed and it's not a problem that CN or CP controls. It's a North American rail industry problem. All the cars that move in free flow across North America are based on the same technology that's impeded in winter.

Typically, in Canada, it's for six weeks. For most of the other railroads, it's for two weeks. No other railroad has an incentive — I'm not even sure that it would be economical for CN, even with six or seven weeks of winter — to change over the entire technology to be able to address a very short period, which, in most years, creates a bumpy ride but doesn't create, like this year, a crippling impact on capacity.

We would need to have half a million cars in the North American rail industry changed over to a new technology — new locomotives, new braking system. You would have to come with us to San Antonio, Texas, to convince our colleagues to make billions of dollars of investments to change the technology that we have. That's why I say that winter comes every year; it's not going to change. We can improve at the margin, but the impact of winter on railroads is a structural issue.

On the crop size, it all depends on what we are trying to shoot for. We want more growth. We want bigger crops. The question is: Are we prepared, together, to invest to face a hundred-year

clair que le climat change. Les hivers sont plus froids. Nous voyons ces changements. Et pourtant, les récoltes vont augmenter. La dernière battait peut-être tous les records, mais ces dernières années, notre production a augmenté, je crois, de 3 p. 100 chaque année. Cette tendance va se poursuivre. Nous qui vivons dans l'Ouest du Canada, dans les provinces des Prairies, nous espérons que la récolte de l'année prochaine sera de nouveau exceptionnelle. Nous n'espérons certainement pas que l'hiver soit aussi extrême, mais il y a bien des chances que cela se reproduise.

Nous nous trouvons donc devant deux possibilités. La première serait que l'hiver soit normal; donc je suppose que nous n'aurons pas de problème, vous pouvez transporter le grain si l'hiver n'est pas rude. Si l'hiver est rude et que nous avons le même volume de récolte, nous nous retrouverons devant tout un problème. Un gouvernement peut décider d'exiger que nous transportions un million de tonnes par semaine. Si cela s'avère physiquement impossible, nous ne transporterons pas un million de tonnes par semaine. Mais que faites-vous pour assurer les agriculteurs de l'Ouest du Canada que vous vous efforcez de régler les problèmes tels que les freins à air qui ne fonctionnent pas à moins 25 degrés et autres? Que faites-vous pour leur garantir que même si l'hiver prochain est tout aussi rude, vous serez en mesure de répondre à leurs besoins?

M. Mongeau : Votre question comprend deux volets. En ce qui concerne l'hiver, nous pouvons comme tout le monde améliorer chaque année nos moyens d'affronter l'adversité. Les répercussions fondamentales et paralysantes d'un hiver froid constituent un problème qui n'est pas facile à résoudre. Ce n'est pas un problème que seuls le CN et le CP peuvent résoudre. C'est un problème qui concerne toute l'industrie ferroviaire d'Amérique du Nord. Tous les wagons qui circulent librement dans toute l'Amérique du Nord utilisent la même technologie qui bloque en hiver.

En général, ces temps froids durent six semaines au Canada. Pour la plupart des autres chemins de fer, ils durent deux semaines. Aucune autre société ferroviaire ne ressent la nécessité — je ne sais même pas si une telle mesure serait économique pour le CN, même pour six ou sept semaines d'hiver — de changer toute cette technologie afin d'adapter les trains pour une période très courte. La plupart du temps, cette période perturbe un peu la circulation, mais elle ne la paralyse pas comme elle l'a fait cette année.

L'industrie ferroviaire de l'Amérique du Nord devrait changer la technologie d'un demi-million de wagons — nouvelles locomotives, nouveau système de freins. Venez donc avec nous à San Antonio, au Texas, pour convaincre nos collègues d'investir des milliards de dollars pour changer cette technologie. C'est pourquoi je vous dis que l'hiver revient chaque année, ceci ne change pas. Nous pouvons faire des améliorations en marge, mais les répercussions de l'hiver sur les chemins de fer causent des problèmes structurels.

Quant au volume des récoltes, tout dépendra des volumes que nous viserons. Nous voulons une plus grande production. Nous voulons de plus grosses récoltes. La question à se poser est la

crop, and are we prepared to put the assets behind it? Is the Government of Canada willing to buy 10,000 hopper cars in case we have another 100-year crop next year? If we don't, what do we do with the cars for the next nine years?

The Chair: Mr. Taylor, do you want to add anything?

Mr. Taylor: It's important to understand the efficiency of the system. We're moving a tonne of grain from Winnipeg to Vancouver to an export position for, say, \$35, \$36, \$37 a tonne. So we move product for cents a tonne mile. It's not FedEx moving an envelope for \$14, and the guy is sitting around the corner waiting for you to call. If people want to have additional surge capacity and want fleet renewal, then we're going to have a dialogue on who is going to pay for it. You have to remember that it's also a regulated revenue regime. We have revenue regulation in Canadian export grain, and I think that these are all elements of an educated dialogue.

Senator Plett: I'll be very brief with my last question, Mr. Mongeau. I'm from Manitoba and this question relates to Manitoba. Will CN be able to allocate the proper amount of cars to OmniTRAX in order that the Port of Churchill will not adversely suffer, with the port having to close and people being laid off?

Mr. Mongeau: Thank you for the question. We just did an all-time record for Churchill, so between an all-time record and job loss, there is a difference between facts and advocacy. We will do our very best to continue this year to give them the record.

Every time we send cars towards Churchill, that means there will be fewer cars available for other grain farmers because the cycle times are much longer. We will have to find the balance, but you have to decide whether you want more grain moved for farmers or more grain for the railroad that you like that is a little bit less efficient?

Senator Plett: I like the Port of Churchill.

The Chair: Mr. Mongeau, you've made your statement, and we appreciate that.

Senator Plett, you've had your answer to your question.

Senator Mercer: Would you like me to talk about the Port of Halifax?

Mr. Mongeau, you said that you found out late about the problem. I guess my question is: How come? We heard earlier from other witnesses that they identified the problem in October. I would have thought that, for a customer as large as the grain

suiivante : sommes-nous tous prêts à faire les investissements nécessaires pour expédier une récolte centenaire, sommes-nous prêts à y investir l'équipement nécessaire? Le gouvernement du Canada acceptera-t-il d'acheter 10 000 wagons-trémies au cas où nous produisons une nouvelle récolte centenaire l'année prochaine? Si nous ne produisons pas une telle récolte, que ferons-nous de ces wagons pendant les neuf années suivantes?

Le président : Monsieur Taylor, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Taylor : Il est important de comprendre l'efficience du système. Nous transportons une tonne de grain de Winnipeg à Vancouver vers un point d'exportation pour, disons, 35, 36, 37 \$ par tonne. Donc le transport d'une tonne par mille nous rapporte quelques cents. Nous ne sommes pas comme FedEx qui transporte une enveloppe pour 14 \$ et dont les employés sont assis dans leur petit coin en attendant que vous les appeliez. Si les gens veulent une capacité supplémentaire en cas d'augmentation subite et s'ils veulent que nous renouvelions notre parc de véhicules, ils vont devoir dialoguer avec nous pour déterminer qui va payer la facture. N'oubliez pas que le gouvernement réglemente les revenus de cette industrie. Les revenus de l'exportation des grains canadiens sont réglementés, et selon moi tous ces éléments nécessitent un dialogue éclairé.

Le sénateur Plett : Ma dernière question sera très brève, monsieur Mongeau. Je viens du Manitoba, et cette question concerne le Manitoba. Le CN sera-t-il en mesure d'attribuer à la société OmniTRAX le nombre de wagons nécessaires pour que Churchill ne souffre pas de la fermeture du port et de la mise à pied des travailleurs?

M. Mongeau : Je vous remercie d'avoir posé cette question. Nous venons de battre tous les records pour Churchill, alors entre ce record historique et la perte d'emplois, il y a une différence entre les faits et la défense des intérêts. Nous ferons de notre mieux pour battre les records pour eux encore cette année.

Chaque fois que nous envoyons des wagons à Churchill, nous avons moins de wagons pour les autres producteurs de grains parce que la durée des cycles est bien plus longue. Nous allons devoir établir un équilibre, mais vous devrez décider si vous voulez que nous transportions plus de grain pour les producteurs ou que nous aidions le chemin de fer que vous préférez à transporter plus de grain, ce qui est un peu moins efficient.

Le sénateur Plett : J'aime le port de Churchill.

Le président : Monsieur Mongeau, vous avez dit ce que vous pensez, et nous vous en remercions.

Sénateur Plett, vous avez eu réponse à votre question.

Le sénateur Mercer : Voudriez-vous que je parle du port d'Halifax?

Monsieur Mongeau, vous avez dit que l'on vous avait averti du problème tard dans la saison. Alors voici ma question : comment cela se fait-il? D'autres témoins nous ont dit qu'ils s'étaient aperçus du problème en octobre. Je pensais que pour un client

shippers in Western Canada, you would have someone monitoring what's going on there and trying to anticipate the needs, trying to forecast how many cars are going to be required. What was missing in responding to the crisis that we faced?

Mr. Mongeau: People have very selective memories, I would say, because, in actual fact, not only did they not know but also they did not move crop for the better part of all of August and the beginning of September. They did not know for sure. Otherwise, they would have moved crop, or they were playing fire. That's number one.

Number two, the time frame within which we need to know to add not just cars but also locomotives and crews is six to eight months in advance. So, in effect, if we want to decide how much capacity we will have next fall, independent of where the crop will be — it's not even seeded — we need to make a determination now because it takes six to eight months to hire and train a crew. It takes about 12 months right now, sometimes nine, to bring on a locomotive. Cars, depending on whether they are available or not, can be from five to six months. You need six to eight months lead time. You need to place your bet in the winter or fall, prior to the crop being seeded. That's why we typically do it on an average trend yield, with the ability to move up or down but not to address 22 million more tonnes like we did this year. But they did not know themselves, otherwise they would have moved. Even if we had done so, we could have only done what we did this year — line up resources for the spring. Six to eight months later, we've added a thousand cars, the locomotives and crews to be able to flex to where we are today at 5,500 to 5,600 cars per week, which is an all-time record.

Mr. Taylor: I don't have a lot to add to that, really. There are considerable time lags and you have to ensure that you can utilize those very expensive assets at a high level. Last year, for example, we started parking cars in May. I can't opine on it, but where the crop comes in next year is anybody's guess. In a typical crop year, we have a high fall peak, by May, we start parking cars, by August we have a significant portion of our fleet parked, and then the crop comes in and we start moving again.

Senator Mercer: I would suspect that this August you'll still be moving this year's crop.

Mr. Taylor: Yes, we will.

Senator Mercer: You won't have as many cars parked.

aussi important que les producteurs de grain de l'Ouest du Canada, vous auriez chargé une personne de surveiller ce qui se passe dans la région et d'essayer d'anticiper les besoins du client et le nombre de wagons qu'il lui faudra. Qu'est-ce qui a manqué dans notre réaction à la crise à laquelle nous faisons face?

M. Mongeau : Les gens ont une mémoire très sélective. En réalité, non seulement ils ne le savaient pas, mais ils n'ont pas expédié de grains pendant presque toute la période du mois d'août au début septembre. Donc, ils n'étaient pas au courant, sinon ils n'auraient pas joué avec le feu, ils auraient expédié. Et d'un.

En deuxième lieu, le préavis dont nous avons besoin pour ajouter non seulement des wagons, mais aussi des locomotives avec leurs équipages, est de six à huit mois. Par conséquent, pour pouvoir fixer la capacité dont nous aurons besoin à l'automne suivant, quel que soit le volume de la récolte et même si elle n'est pas encore ensemencée, c'est dès à présent qu'il nous faut prendre la décision puisque, encore une fois, il faut entre six et huit mois pour engager et former un équipage. Aujourd'hui, vous devez compter environ un an — dans certains cas seulement neuf mois — pour obtenir une locomotive. Quant aux wagons, c'est entre cinq et six mois en fonction de leur disponibilité. Il y a donc un préavis de six à huit mois, et il faut passer sa commande sur la base d'une estimation en hiver ou parfois même en automne, c'est-à-dire avant l'ensemencement. C'est pourquoi, en règle générale, nous nous basons sur un volume correspondant à la moyenne des tendances, avec possibilité de réviser vers le haut ou vers le bas, mais certainement pas pour faire face, comme cette année, à 22 millions de tonnes supplémentaires. En tout cas je répète qu'ils ne l'avaient pas prévu eux-mêmes, sinon ils auraient déclenché le transport. D'ailleurs, même s'ils l'avaient fait, nous aurions tout au plus réussi à faire comme cette année, c'est-à-dire rassembler les ressources pour le printemps. Je rappelle qu'en l'espace de six à huit mois nous avons ajouté un millier de wagons, de même que les locomotives et les équipages nous permettant d'atteindre le parc disponible aujourd'hui, c'est-à-dire entre 5 500 et 5 600 wagons par semaine, un record sans précédent.

M. Taylor : Je n'ai pas grand-chose à ajouter, en vérité. Les délais d'attente sont considérables et il faut veiller à utiliser à plein des actifs aussi coûteux. L'année dernière, par exemple, nous avons commencé à positionner les wagons au mois de mai. Je n'ai pas mon mot à dire là-dessus, mais personne ne sait à quel moment la récolte de l'an prochain sera disponible. Lorsque la campagne agricole se déroule normalement, il y a une période de pointe à l'automne. Nous commençons à positionner les wagons dès le mois de mai, si bien qu'au mois d'août une portion importante de notre parc est en place, et puis la récolte arrive et le transport commence.

Le sénateur Mercer : J'imagine qu'au mois d'août, vous en serez encore à transporter la récolte de cette année.

M. Taylor : En effet.

Le sénateur Mercer : Vous n'aurez pas autant de wagons positionnés.

Mr. Taylor: No, we will not have cars parked.

Senator Mercer: I have a problem that is related to you because you're a victim. Somebody said a moment ago that the ports could handle the load when you get there. You've got to convince me that Vancouver and Prince Rupert can handle those. We've heard from Churchill that they have increased capacity and are anxious to increase it, and good luck to them. But the Port of Vancouver has consistently not been able to handle it. A witness told us earlier that before the order-in-council, there were 38 ships waiting in Vancouver and 17 in Prince Rupert. That dropped after the order to 24 and 7. Any ship waiting is one too many for me. If you get the product there, they should be able to get the ships out of there. Is the problem with shipping grain, as with many other products, the Port of Vancouver?

Mr. Mongeau: Let me just briefly talk about Prince Rupert, where there are five ships with tonnage at the port. They need cars effectively for six days of unloading. In supply chain terms, we're in perfect balance. Six days is not an issue. We are in perfect balance with Prince Rupert and there are five ships at berth. Prince Rupert is asking us to make sure that we balance things. They don't want it faster. We are at the perfect speed. We are on top of them.

At Vancouver, we're on top the same way. At Thunder Bay, they're full. Churchill can't do anything at the moment. We are on top of every port at the moment, to the point that the western grain elevator advocacy thinks we should be sending it to the U.S., Mexico, wherever. The truth is not going with their advocacy; it's where they want us to send the cars. That's okay, as long as people understand that when you send the car towards Mexico, you will take three cars to move the same tonnage as you can send to Thunder Bay. There are no more cars. We just have to decide whether we want to move tonnes to help farmers or we want to spread the volume to fit with the advocacy of the grain elevator companies that are trying to say they have more capacity than they have in reality.

Mark my words: By the time the facts come out, the true supply chain capacity is somewhere in the vicinity of 11,000 cars on a weekly basis — both railroads. We have been doing that for the last five years. We are on top of the grain elevator capacity.

M. Taylor : Non, vous avez raison.

Le sénateur Mercer : J'ai une difficulté en ce qui vous concerne, car je vous vois dans le rôle de la victime. Il y a un moment, quelqu'un a déclaré que les ports étaient en mesure d'absorber les volumes que vous leur acheminez. Il vous reste toutefois à me convaincre que les ports de Vancouver et de Prince Rupert peuvent traiter ces quantités. S'agissant de Churchill, nous avons appris qu'ils ont augmenté leur capacité et qu'ils veulent poursuivre leur expansion; nous leur souhaitons bonne chance. Mais le port de Vancouver s'avère régulièrement incapable de satisfaire la demande. Un peu plus tôt, un témoin nous a déclaré qu'avant l'adoption du décret en conseil, il y avait 38 navires en attente à Vancouver et 17 à Prince Rupert. Ce chiffre est tombé à 24 et 7 respectivement après l'adoption du décret; mais pour moi, un seul navire en attente est un navire de trop. Si vous acheminez le grain jusqu'à leur port, ils doivent être en mesure d'y présenter des navires prêts à embarquer la marchandise. Y a-t-il, à Vancouver, des difficultés pour l'expédition du grain, comme c'est le cas pour bien d'autres produits?

M. Mongeau : Permettez-moi de dire quelques mots à propos de Prince Rupert, où cinq navires sont actuellement ancrés avec du tonnage disponible, un volume correspondant à six journées de travail et un besoin analogue en wagons. Vu sous l'angle de la chaîne d'approvisionnement, nous sommes parfaitement au niveau. Six journées, cela ne pose pas de problème et nous sommes parfaitement à jour avec Prince Rupert, alors qu'ils ont cinq navires à quai. Ce que nous demandent les opérateurs de Prince Rupert, c'est de garder cet équilibre, sans accélérer. Donc, nous sommes parfaitement au niveau et il reste de la marge.

Même chose pour Vancouver, où nous avons les choses bien en main; à Thunder Bay, ils obtiennent tout ce qu'ils demandent; quant à Churchill, ils ne peuvent rien faire pour l'instant. Je dirais donc que pour le moment, nous sommes à flot avec tous les ports, à telle enseigne que les exploitants d'éleveurs à grains de l'Ouest pensent que nous devrions expédier la marchandise en direction des États-Unis, du Mexique et d'autres destinations encore. Mais au fond, ce qui compte, ce ne sont pas leurs argumentations, mais plutôt de savoir où ils voudraient que nous envoyions les wagons. Pour ma part, je n'ai rien contre, tant que les gens comprennent que lorsqu'on expédie les wagons en direction du Mexique, il en faut trois fois plus pour acheminer le même tonnage que si on en utilisait pour acheminer des grains vers Thunder Bay. Et comme il y a pénurie de wagons, il nous faut décider si nous voulons transporter le tonnage nécessaire pour venir en aide aux agriculteurs, ou s'il nous faut répartir le volume de manière à satisfaire aux arguments des exploitants d'éleveurs à grains, lesquels prétendent qu'ils ont davantage de capacité qu'ils n'en ont en réalité.

Retenez bien ce que je vais vous dire : lorsque les chiffres, les vrais, seront mis sur la table, on verra que la véritable capacité de la chaîne d'approvisionnement est de l'ordre de 11 000 wagons par semaine, et ce, pour les deux compagnies de chemin de fer.

Senator Mercer: We are all frustrated by the situation this year and obviously the large crop. I've been confused about why the lack of coordination in the allocation of cars is happening. What was the situation in the past? Let us go back a year or two. Was there a better method for the allocation of cars?

Mr. Mongeau: I would say a greater role was played by the Canadian Wheat Board in levelling traffic on an annual basis. There was a different marketing strategy that involved pooled grain and more ability for delivery into the farming country elevator system. That's part of the issue in terms of the pain out there as a lot of farmers have been left out that have no cash. That's a problem. It's not just a railroad problem; it's a railroad problem in grain marketing strategy.

The way we allocate cars, the way the actual efficiency of the supply chain works, the fact that we have a more commercial system with fewer players, and the way we allocate ourselves is not too different from the Canadian Wheat Board; so there's no change. It would have been difficult under any scenario. It was very emotional and advocacy driven this year. I think the gain is as much about putting the onus on the backs of the railroads as it is to convince the government to do what it did: Change the rules to get more regulatory leverage.

Senator Mercer: You talked about a service level agreement and about trying to talk to the government. You said that the Minister of Agriculture, instead of talking about service level agreements wanted to talk about pointing fingers at the railroad. I don't necessarily remember that.

Mr. Taylor, you talked about commercial agreements. I'm confused. We're used to dealing with the term "service level agreement," which was the language in Bill C-52, I believe it was. You said "commercial agreements." Is that the same as service level agreements?

Mr. Taylor: Absolutely. "Service level agreement" was actually coined by the Rail Freight Service Review panel a few years ago. The CTA really contemplates commercial agreements and confidential contracts. There is a new remedy and there has been a constant layering on of remedies in the CTA over the last number of years that allow a tariff shipper to avail of an imposed confidential contract, which people call a "service level

C'est ce que nous faisons depuis cinq ans. Nous sommes donc au niveau pour ce qui est de la capacité réclamée par les éleveurs à grains.

Le sénateur Mercer : Je pense que la situation est frustrante pour nous tous cette année, à cause du volume exceptionnel de la récolte, bien entendu. J'ai du mal à comprendre pourquoi il y a un tel manque de coordination dans la répartition des wagons. Pourriez-vous revenir en arrière d'un an ou deux et nous décrire la situation à ce moment-là? Est-ce qu'on appliquait une meilleure méthode pour l'assignation des wagons?

M. Mongeau : Je dirais que la Commission canadienne du blé jouait alors un rôle plus important dans la régulation du trafic sur une base annuelle. La stratégie de commercialisation était différente : il y avait davantage de regroupement des livraisons de grain et une meilleure capacité d'acheminement vers les éleveurs à grains des zones rurales. C'est cela qui pose notamment problème aujourd'hui, car un grand nombre d'agriculteurs se trouvent à court de liquidités. Le problème ne se limite donc pas aux chemins de fer, il faut le voir dans sa corrélation avec la stratégie de commercialisation des grains.

Je dirais que l'efficacité avec laquelle nous répartissons les wagons afin de répondre aux besoins de la chaîne d'approvisionnement — compte tenu du fait que le système présente aujourd'hui une orientation plus commerciale ainsi qu'une concentration des acteurs —, n'est pas très différente de la méthode employée par la Commission canadienne du blé; de ce point de vue, il n'y a pas de changement. La situation aurait été difficile, quel que soit le système en vigueur. Cette année, les choses ont pris une tournure très émotive et axée sur la défense des intérêts. À mon avis, l'enjeu consiste tout autant à faire porter la responsabilité aux compagnies de chemin de fer qu'à convaincre le gouvernement de faire ce qu'il a fait, c'est-à-dire modifier les règles afin de renforcer l'emprise réglementaire.

Le sénateur Mercer : Vous avez évoqué l'accord sur les niveaux de service ainsi que la nécessité de dialoguer avec le gouvernement. Vous avez dit aussi que le ministre de l'Agriculture, au lieu de s'intéresser aux accords sur les niveaux de service, préférerait pointer un index accusateur vers les compagnies de chemin de fer. Je ne suis pas sûr que les choses se soient passées ainsi.

Monsieur Taylor, vous avez parlé d'accords commerciaux et j'ai un peu de mal à m'y retrouver. Nous sommes habitués à l'expression « accord sur les niveaux de service », qui, sauf erreur, correspond à la terminologie du projet de loi C-52, alors que vous parlez d'« accords commerciaux ». Est-ce la même chose que les accords sur les niveaux de service?

M. Taylor : Tout à fait. L'expression « accord sur les niveaux de service » a été créée voici quelques années par la Commission d'examen des services marchandises ferroviaires. L'Office des transports du Canada, l'OTC, quant à lui, vise plutôt des accords commerciaux et des contrats confidentiels. Au cours des dernières années, l'OTC a présenté toute une série de solutions de dédommagement, dont une nouvelle modalité qui permet à un

agreement.” All of these agreements are really confidential contracts or commercial agreements, and people use different nomenclature.

Senator Mercer: We heard from a witness earlier today, when I asked a question, who indicated that service level agreements were costly. I asked what he meant by “costly.” He said it could cost up to \$100,000 to conclude a service level agreement with the railroad. Since we’ve had service level agreements in the legislation now for a couple of years, have you looked at the efficiency of how you’re reaching those agreements with your shippers? You’re dealing from a position of strength. A small shipper has only one railroad to deal with when negotiating a service level agreement. Do you look at the fact that it’s costing your suppliers a lot of money to reach these agreements with you?

Mr. Mongeau: I have two comments. The first is that we have had as much if not more difficulty serving other commodity sectors as we’ve had with grain. Did you hear any other commodity sector complain the way we saw with grain? No.

What we hear in grain is a confluence of regulatory lawyers and grain advocacy. We don’t have any small customers in grain. We don’t serve farmers. We serve grain elevator companies. The largest three grain elevator companies control 65 per cent to 70 per cent of the market. We have very few, very large asset-based customers, and they are very sophisticated. They are very good at putting themselves on the side of farmers and pointing the finger at the railroads and asking the government to provide them with regulatory leverage; but they’re no different than any large customer. There is no impediment to doing commercial agreements with them apart from the intricacies of grain. The revenue cap is not conducive to reciprocity. It’s a pay-as-you-go system. It’s not easy. In other sectors it works; but in grain it’s more difficult for historical and structural reasons.

Mr. Taylor: Policy-makers have to keep in mind in terms of rail that it’s a bus route; it’s not a taxi service. We move one tonne of potash from Saskatchewan to export position at Neptune for about \$20. We move one tonne of grain for \$35 because we’re a bus route. If you have arbitrators willy-nilly imposing service on the bus route to the benefit of one customer and the detriment of another, you’re going to seriously erode the efficiency of this system. Although you’d never know it over the last three or four months, but we have some of the best railways in the world here

expéditeur bénéficiant d’un tarif de se prévaloir d’un contrat confidentiel imposé; c’est ce que l’on appelle « accord sur les niveaux de service ». Les gens utilisent différentes nomenclatures, mais en réalité, tous ces accords sont des contrats confidentiels ou des accords commerciaux.

Le sénateur Mercer : Aujourd’hui, en réponse à l’une de mes questions, un témoin nous a déclaré que les accords sur les niveaux de service sont coûteux. Je lui ai demandé ce qu’il entendait par « coûteux » et il m’a répondu qu’un tel accord avec une compagnie ferroviaire pouvait aller chercher jusqu’à 100 000 \$. Étant donné que les accords sur les niveaux de service ont été introduits dans la législation voici deux ans environ, avez-vous examiné l’efficacité de ces accords avec vos expéditeurs? Je rappelle que vous négociez à partir d’une position de force, car un petit expéditeur n’a qu’une seule compagnie de chemin de fer avec laquelle traiter pour obtenir un accord sur les niveaux de service. Est-ce que vous tenez compte du fait que la passation de tels accords avec vous coûte beaucoup d’argent à vos fournisseurs?

M. Mongeau : Permettez-moi deux observations. Tout d’abord, nous avons eu autant, sinon plus de difficulté à desservir les secteurs autres que celui des grains. Avez-vous entendu, pour d’autres produits de base, des plaintes comparables à celles du secteur des grains? La réponse est non.

Ce qui se passe dans le secteur des grains est le résultat de l’action conjuguée des juristes chargés de la réglementation et des défenseurs des intérêts des exploitants d’élevateurs à grains. Dans ce secteur-là, nous n’avons pas de petits clients, car nous ne desservons pas les agriculteurs, mais les sociétés exploitantes d’élevateurs à grains. Or, je rappelle que les trois principales sociétés dans ce domaine contrôlent entre 65 et 70 p. 100 du marché. Nous avons donc un tout petit nombre de clients qui détiennent d’énormes installations et qui savent très bien y faire. Ainsi, ils excellent dans l’art de se placer du côté des agriculteurs et de mettre en accusation les compagnies de chemin de fer, en demandant au gouvernement de leur accorder davantage d’influence par voie réglementaire; mais ils ne diffèrent pas vraiment des autres clients importants. Rien n’empêche de passer des accords commerciaux avec eux, sinon que le secteur des grains présente des complexités particulières. Le système du plafond de revenu n’encourage guère la réciprocité, puisque c’est un système de paiement au coup par coup, ce qui ne facilite pas les choses. Dans les autres secteurs, le système fonctionne, mais s’agissant des grains, les choses sont plus difficiles pour des raisons à la fois historiques et structurelles.

M. Taylor : Lorsqu’il s’agit du transport ferroviaire, il est bon que les décideurs se souviennent que nous parlons d’un itinéraire d’autobus et non d’un service de taxi. Ainsi, nous pouvons acheminer une tonne de potasse de la Saskatchewan à sa plateforme d’exportation de Neptune pour environ 20 \$, alors que le prix, pour une tonne de grains, est de 35 \$, justement parce qu’il s’agit d’un itinéraire d’autobus. Alors si vous laissez des arbitres imposer bon gré mal gré la desserte par voie d’autobus pour faire profiter un client au détriment d’un autre client, vous

in Canada. You need to be very careful in terms of imposing service to the benefit of one customer and the detriment of another.

Senator Mercer: Mr. Mongeau, I think you're absolutely right: There are too many lawyers involved.

[Translation]

Senator Maltais: Mr. Taylor, does CP own its railway tracks?

[English]

Mr. Taylor: Yes, we own our own tracks.

[Translation]

Senator Maltais: Is it true that they have been funded by the federal government?

[English]

Mr. Taylor: No, CP has always —

[Translation]

Senator Maltais: Never?

[English]

Mr. Taylor: No.

[Translation]

Senator Maltais: Mr. Mongeau, do you own your railway tracks?

Mr. Mongeau: Absolutely.

Senator Maltais: Has the federal government ever provided any funding for the construction of that railway?

Mr. Mongeau: CN was a crown corporation for a long time. The answer to your question is a bit more complex. Since 1995, CN has been a private company, but it has not received any funding in 20 years.

Senator Maltais: Going back to 1873, in the case of the Grand Trunk Railway Company, the Government of Canada funded the railway tracks you currently own. That is not what the problem is.

I listened carefully to your arguments. Today, I expected the two presidents of the only Canadian railway companies to propose some solutions. Your main argument is that it is cold and that there is too much wheat. That is God's fault, as he controls the two problems. But yours are the only two railway companies in Canada. You are currently facing the problem, and if you do not resolve it, fines will be issued under the legislation.

portez gravement atteinte à l'efficacité du système. Même si ce qui s'est passé au cours des trois ou quatre derniers mois n'incite guère à le penser, je rappelle que nous avons, au Canada, l'un des meilleurs services de chemin de fer au monde. Mais il faut faire très attention lorsqu'on impose le service dans l'intérêt d'un client et au détriment d'un autre.

Le sénateur Mercer : Monsieur Mongeau, je pense que vous avez absolument raison : il y a trop d'avocats qui mettent la main à la pâte dans cette affaire.

[Français]

Le sénateur Maltais : Monsieur Taylor, est-ce que le CP est propriétaire de ses rails de chemins de fer?

[Traduction]

M. Taylor : Oui, nous sommes propriétaires de nos propres voies de chemin de fer.

[Français]

Le sénateur Maltais : Est-ce vrai qu'ils ont été subventionnés par le gouvernement fédéral?

[Traduction]

M. Taylor : Non, CP a toujours...

[Français]

Le sénateur Maltais : Jamais?

[Traduction]

M. Taylor : Non.

[Français]

Le sénateur Maltais : Monsieur Mongeau, êtes-vous propriétaire de vos rails?

M. Mongeau : Absolument.

Le sénateur Maltais : Est-ce que le gouvernement fédéral a déjà donné des subventions pour la construction de ce chemin de fer?

M. Mongeau : Le CN a été pendant longtemps une société de la Couronne. La réponse à votre question est un peu plus difficile; depuis 1995, le CN est une entreprise privée, mais depuis 20 ans, elle ne reçoit aucune subvention.

Le sénateur Maltais : Si je vous ramenais aux années 1873, dans le cas de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, c'était le gouvernement du Canada qui avait financé les rails que vous avez présentement. Là n'est pas le problème.

J'ai écouté attentivement vos réquisitoires. Je me serais attendu aujourd'hui à ce que les deux présidents des seules compagnies ferroviaires canadiennes à la grandeur du pays nous arrivent avec des solutions. Votre principal argument, c'est qu'il a fait froid et qu'il y a eu trop de blé. C'est la faute du bon Dieu, c'est lui qui contrôle les deux problèmes. Mais écoutez, vous êtes les deux seuls au Canada. Le problème, il se présente à vous actuellement,

Complaining is pointless. You should take the necessary steps to resolve the issue because, given the free trade agreements we have negotiated with other countries, the situation will become increasingly problematic. Moreover, it is our luck that global warming is taking place. Every year, the climate will change and weather will become colder. You should get used to that. I expected to hear a solution to the problem.

Mr. Mongeau: We have plenty of solutions. We have to find ways to work together in a commercial manner. This is what I have been saying since the beginning of the winter. That approach would entail better alignment, better coordination, and investments that help increase the capacity of the whole supply chain. That is our approach and our preference. Unfortunately, we are here to tell you about what has happened already. The government decided to implement regulations. We are here to defend ourselves. You have heard from other witnesses, and we are defending ourselves to help you understand that the legislation you are putting forward may not be the best way to deal with the situation. However, we are focused on proposing solutions, and we are aware of this reality.

Senator Maltais: Why have you waited so long? The minister decided to impose legislation in response to an existing problem.

[English]

The Chair: Mr. Taylor, do you have anything to add?

Mr. Taylor: Nothing to add, no.

Senator Tardif: Today we've heard a lot of people speak about the problem of car allocation. I think the biggest fear that we have heard today from the presenters is that they would not get the required car allocation. I'm trying to understand: What are the criteria you use for the rationing of cars? How do you assure yourselves that it's done fairly?

Mr. Taylor: We sit down with customers at the beginning of the crop year and look at historical averages, their capacity and whether they have deployed new capacity. We also look at their efficiency. Then we notionally allocate cars in that manner.

My competitor alluded to the revenue capping impediment. What we do in the U.S., and if we didn't have a maximum revenue entitlement regime in Canada, we could have a car auction, which would allow for better alignment between car allocation and customers' needs. If you had a vessel waiting for grain in Vancouver, maybe you would pay demurrage minus \$10 to get access to that car.

et si vous ne le réglez pas, des amendes seront imposées en vertu de la loi. Il est inutile de vous plaindre; prenez les dispositions nécessaires pour répondre au problème, parce que, compte tenu des ententes de libre-échange que nous avons négociées avec les pays, de plus en plus, la situation va être telle. De plus, on est chanceux, on subit le réchauffement de la planète; chaque année, la planète va se réchauffer et il va faire de plus en plus froid. Habituez-vous à cela. Je me serais attendu à une solution pour régler le problème.

M. Mongeau : On a plein de solutions. Il faut trouver les façons de travailler ensemble de manière commerciale. C'est le même discours que je tiens depuis le début de l'hiver. Une façon commerciale représente un meilleur alignement, une meilleure coordination, recevoir des investissements qui permettent d'augmenter la capacité de toute la chaîne d'approvisionnement; c'est notre approche et celle qu'on privilégie. Malheureusement, on est ici pour vous décrire ce qui est déjà arrivé; le gouvernement a décidé de mettre en œuvre un règlement. Nous sommes ici pour nous défendre. Vous avez entendu les autres témoins, et nous nous défendons pour vous aider à comprendre que, peut-être, la loi que vous mettez de l'avant n'est pas la meilleure façon d'aborder la situation. Cependant, nous sommes des gens de solution, nous en proposons, et nous sommes à l'écoute de cette réalité.

Le sénateur Maltais : Pourquoi avoir attendu aussi longtemps? Si le ministre a décidé d'imposer une loi, c'est parce qu'il y a un problème quelque part.

[Traduction]

Le président : Monsieur Taylor, souhaitez-vous ajouter quelque chose?

M. Taylor : Non, je n'ai rien à ajouter.

La sénatrice Tardif : Aujourd'hui, les témoins ont été nombreux à insister sur le problème de la répartition des wagons et je crois que leur plus grande crainte, c'est de ne pas recevoir leur quota de wagons. Alors, j'aimerais comprendre quels sont les critères que vous utilisez pour rationner les wagons, et comment vous vous assurez que cela se fait de façon équitable?

M. Taylor : Au début de la campagne agricole, nous tenons des consultations avec nos clients et nous examinons les moyennes historiques ainsi que leurs capacités, notamment s'ils en ont déployé de nouvelles. Nous examinons également leur degré d'efficacité, et ensuite nous faisons une répartition estimative des wagons.

Mon concurrent a évoqué l'obstacle que représente le plafonnement du revenu. Ce que nous faisons aux États-Unis — et c'est ce que nous ferions au Canada si nous n'avions pas un régime de plafonnement du revenu — c'est que nous tenons une vente aux enchères pour l'attribution des wagons, ce qui permet d'avoir une meilleure harmonisation entre la répartition des wagons et les besoins des clients. Et si vous avez un navire en

In the grain space — and again my competitor has already talked about this — we need more commercial. That is part of the solution versus more of these regulatory interventions. That's basically how we allocate cars, and we have put forward a solution on how we could do it better.

Mr. Mongeau: It's on the basis of a fairly strict allocation using the history of market share of the grain elevator companies using our services. It's no different than what the grain commission used to do. It's not without unintended consequences, but we effectively say, "You used us last year for 4.5 per cent or 8.9 per cent. There's far more orders than what we can do. We will do as much as we can and give you 4.5 per cent or 8.9 per cent." In that regard, everybody's getting fair treatment.

The producer cars, like the Battle River Railroad, have many more orders, but they have the equivalent share of producer cars. In fact, in the case of producer cars, we increased our allocation a little bit because the demand is so large. By and large, though, we do it on the basis of history.

Senator Tardif: And that was one of the complaints we heard.

Mr. Mongeau: How would you do it differently?

Senator Tardif: That it was unjust to do it on a historical basis.

Mr. Mongeau: You will have to help me who I give it to, because there are many mouths to feed, and they all want more and all have a good reason to want more.

We have 38,000 orders more than the best performance ever in the industry. I mean, how do you allocate fairly? You have to have a metric.

Senator Tardif: Well, I think this is a concern of the short liners. They're concerned that they're growing. They're thriving. They want to open up new markets, but they're handicapped. Again, it's how far you are willing to go to work with these companies.

Mr. Mongeau: You will have to help me, senator, with who I take it from. We have a level of service complaint at the moment. I'll give you an example.

attente de chargement de grain à Vancouver, vous pouvez choisir de verser un droit de stationnement minoré de 10 \$ pour avoir accès à ce wagon.

Ce qu'il nous faut, dans le secteur des grains, c'est donner une dimension plus commerciale aux opérations, comme l'a d'ailleurs déclaré mon concurrent. C'est préférable, comme élément de solution, à un alourdissement du carcan réglementaire. Telle est la façon dont nous répartissons les wagons, et nous avons proposé une solution contribuant à son amélioration.

M. Mongeau : Nous nous appuyons sur un examen historique de la part de marché des exploitants d'élevateurs à grains afin d'obtenir une formule de répartition assez stricte, ce qui ne diffère pas beaucoup de la façon dont opère la Commission canadienne du blé. Certes, ce n'est pas sans conséquence involontaire. Concrètement parlant, nous leur disons : « Vous avez utilisé une part de 4,5 p. 100, ou de 8,9 p. 100. Les commandes dépassent de très loin notre capacité, donc nous allons faire tout notre possible en vous garantissant 4,5 p. 100 ou 8,9 p. 100 ». Cela permet de traiter tout le monde de façon équitable.

Quant aux wagons des producteurs, par exemple pour les chemins de fer de Battle River, leurs commandes sont beaucoup plus importantes, mais ils ont une part équivalente de wagons des producteurs. En fait, s'agissant des wagons des producteurs, nous augmentons un peu notre offre parce qu'ils ont une demande considérable. Cela dit, nous restons orientés vers une formule de type historique.

La sénatrice Tardif : C'est justement l'objet d'une des plaintes qui nous ont été exprimées.

M. Mongeau : Est-ce que vous voyez une autre façon de procéder?

La sénatrice Tardif : On nous a dit que la formule de type historique n'est pas équitable.

M. Mongeau : Dans ce cas, je vais peut-être vous demander de m'aider à désigner les bénéficiaires, parce qu'il y a beaucoup de bouches à nourrir pour ainsi dire, et ils en veulent tous davantage, ce qui est parfaitement compréhensible.

Nous avons 38 000 commandes de plus que le maximum jamais atteint dans le secteur, alors, si l'on veut faire une répartition équitable, il faut bien avoir un critère.

La sénatrice Tardif : Je pense que c'est surtout une préoccupation pour les titulaires de petites lignes ferroviaires, car ils sont en pleine expansion et ils veulent accéder à de nouveaux débouchés, mais ils se trouvent entravés. Là encore, cela dépend de votre volonté de travailler avec ces entreprises.

M. Mongeau : Sénateur, il va peut-être falloir que vous me disiez à qui je dois enlever une partie de son quota, et je vous rappelle que nous sommes confrontés à une plainte relative aux niveaux de service. Laissez-moi vous donner un exemple.

One of the few customers got higher allocation because they brought on more capacity. They have grown year over year. They are one of the few handful that got a little bit more, yet they want even more. So if I give them more, or if you decided to give them more or the CTA decides to give them more, you also have to have the other question: Who do I give less to? Is it Churchill? Is it Battle River? Is it another customer?

In a world of rationing, you have to have a fair system.

Senator Tardif: And when do people decide to buy new cars? Is it not a possibility to just build more?

Mr. Taylor: Our fleet is getting old. We have 6,000 Government of Canada's that were bought back in the day when we had the government subsidizing movements of grain to the tune of \$700 million a year. So a new car, a car that has higher cube capacity and that can be loaded at a higher level and also is shorter, so you can put more into a siding, is a win-win, but then we have this revenue cap regime.

Senator Tardif: Can you explain that a little bit?

Mr. Taylor: Our revenue is set by the government. So the maximum revenue we can earn from the movement of regulated grain in Canada, and that is grain to an export position, is set every year by the Canadian Transportation Agency. It's the only element of rail transportation that has actual revenue regulation, and it's an impediment. It's especially an impediment when you get into the characteristics of this crop year, when you have a demand that's way beyond supply-chain capacity and this push for more capacity in the longer term.

It was a regime that was developed when — I don't know, but I will guess a little bit on the figure — canola might have been about \$200, not \$450. I'll just throw out a few facts: In the last 14 years, commodity prices in Canada are up 160 per cent; rail rates are up 24 per cent.

So if you cap revenue and the commodity prices keep going like this, maybe it's time to have a dialogue about how you unlock that revenue restriction to deploy a new capacity.

Mr. Mongeau: In the U.S., the grain companies are part of the equation to make commitments on the number of cars so that there's balance. In Canada, we have a pay-as-you-go system with a revenue cap. I want more cars if they're going to be free. That's a no-brainer. So we should go to the government and say, "You

L'un de nos rares clients à avoir obtenu un quota plus important avait présenté un volume supérieur suite à une croissance continue d'une année sur l'autre. Il fait donc partie des rares élus qui ont obtenu un petit supplément, mais il se trouve qu'il en veut encore plus. Par conséquent, si je veux augmenter le quota de ces clients, ou si vous-mêmes ou bien l'OCT prenez cette décision, il faudra également se demander : mais à qui va-t-on enlever ces wagons? À Churchill? À Battle River? Ou à un autre client?

Nous vivons une période de rationnement, et il faut que le système reste équitable.

La sénatrice Tardif : Mais à quel moment est-ce que les gens décident d'acheter de nouveaux wagons? Et est-ce qu'on ne peut pas tout simplement en construire davantage?

M. Taylor : Notre parc de wagons est en train de vieillir. Nous en avons 6 000 provenant du gouvernement du Canada, rachetés à l'époque où le gouvernement subventionnait le transport des grains à hauteur de 700 millions de dollars par an. La solution idéale, c'est un wagon nouveau avec une capacité supérieure et des parois plus hautes, mais plus courtes, afin de pouvoir charger un volume plus important avec un moindre encombrement sur la voie d'évitement. Mais il faut aussi tenir compte du régime de plafonnement du revenu.

La sénatrice Tardif : Pourriez-vous expliquer cela plus en détail, s'il vous plaît?

M. Taylor : C'est le gouvernement qui fixe le montant de nos recettes, je veux dire que c'est l'Office canadien des transports qui établit le montant maximum que nous pouvons tirer de l'acheminement des grains canadiens assujettis à réglementation vers une plate-forme d'exportation. C'est actuellement le seul volet du transport par voie ferrée dont le revenu soit fixé par règlement, et cela constitue un obstacle. C'est surtout un obstacle pour la campagne agricole en cours, compte tenu de ses caractéristiques particulières, étant donné que la demande dépasse de très loin la capacité de satisfaction — ce qui incite à augmenter la capacité dans l'avenir.

Ce régime a été mis au point à l'époque où le cours du canola devait se situer — là, je tâtonne un peu pour les chiffres — disons autour de 200 \$, et pas 450 \$. Pour vous donner une idée, au cours des 14 dernières années, le prix des produits de base a augmenté de 160 p. 100 au Canada alors que les tarifs ferroviaires n'ont progressé que de 24 p. 100.

Par conséquent, si l'on plafonne le revenu et que le prix des produits de base continue de grimper comme ça, peut-être le moment est-il venu d'entamer un dialogue en vue de se défaire de cette restriction de revenu pour pouvoir déployer de nouvelles capacités.

M. Mongeau : Aux États-Unis, les sociétés céréalières prennent part aux décisions concernant l'assignation de wagons, si bien que l'on parvient à un équilibre. Au Canada, nous fonctionnons avec un système de paiement au coup par coup et aussi de plafonnement des recettes. Par conséquent, on nous demande

buy more cars; they want them for free,” or we have to have a system that is different, like potash. In Canada, it’s a very volatile system. They own the cars. They make their own bets, and we make bets on locomotives and crews. It’s not as easy as saying, “Go find the cars.” We did that. It takes eight months. We have added more than 1,000 cars, which is more than 10 per cent of our fleet, since last fall.

[Translation]

Senator Dagenais: Mr. Mongeau, I have read your document and would tell you that, if I were the Minister of Agriculture, I would be none too pleased. I see on page 6 that you say the legislation draws on fantasies. I do not know whether you are referring to the bill. Further on, the document states that the regulations have all the ingredients to damage the economy, investments and jobs, and that they turn back the clock 50 years because of a record crop and the winter of a lifetime.

The minister appeared before our committee yesterday, and I mentioned that you or CP were saying that the bill was an intrusion into railway companies’ commercial affairs.

I understand that the two parties are not on the same wavelength and that what matters to you, as president of a railway company, is the return on your shareholders’ investment.

The question is very simple. Can a certain level of cooperation be expected in the wake of this bill? You will say yes, and we will see it. Producers are saying the crop yield may be high again, and that is what we are hoping for. We want to see high crop yields.

Mr. Mongeau: As much as possible.

Senator Dagenais: All the better if there is too much grain and if there are not enough cars for the transportation. I understand that you cannot stock cars if the grain yield is insufficient. The bill will be introduced and passed. Can we expect your respective companies to cooperate?

Mr. Mongeau: As long as we are invited to the discussion, senator, we are entirely open to collaboration.

Senator Dagenais: We will invite you, do not worry.

Mr. Mongeau: Yes. We want to take a commercial approach. I have already sent to Minister Ritz in more detail everything I wrote on this page, and I also mentioned it during the speeches

davantage de wagons à condition que ce soit gratuit, et on devine sans peine la réponse. C’est pourquoi je crois qu’il faut nous tourner vers les autorités gouvernementales et leur dire : « Achetez davantage de wagons, parce qu’ils les veulent gratuitement », ou encore adopter un régime différent, comme celui de la potasse. Le régime canadien est très instable, parce qu’ils sont propriétaires de leurs wagons et qu’ils font leurs propres calculs, et ensuite nous faisons nos estimations concernant le nombre de locomotives et d’équipages. Ce n’est donc pas aussi simple que de dire : « Allez trouver les wagons. » C’est ce que nous avons fait, mais il faut prévoir un délai de huit mois. Je rappelle que, depuis l’automne dernier, nous avons ajouté plus d’un millier de wagons, c’est-à-dire plus de 10 p. 100 de notre parc.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Monsieur Mongeau, j’ai pris connaissance de votre document et je vous dirais que, si j’étais ministre de l’Agriculture, je ne serais pas trop content. Je vois à la page 6 que vous dites que cela fait appel à des fantaisies. Je ne sais pas si vous faites référence au projet de loi. Un peu plus loin, on dit que cela contient tous les éléments pour nuire à l’économie, aux investissements, à l’emploi et que cela nous ramène 50 ans en arrière à cause d’une récolte record et d’un hiver sans précédent.

Le ministre a comparu devant notre comité hier et je lui ai mentionné que vous ou le CP disiez que le projet de loi était de l’intrusion dans les affaires commerciales des compagnies ferroviaires.

Je comprends que les deux parties ne sont pas sur la même longueur d’onde et qu’à titre de président de compagnie ferroviaire, ce qui est important pour vous, c’est le rendement des actionnaires.

La question est fort simple. À la suite de ce projet de loi, peut-on s’attendre à une certaine coopération? Vous allez me répondre oui, et on va le voir. Les producteurs disent que les récoltes vont peut-être être encore bonnes et c’est notre souhait. On souhaite avoir de bonnes récoltes.

M. Mongeau : Le plus possible.

Le sénateur Dagenais : Tant mieux si on a trop de grains et tant mieux si on manque de wagons pour le transporter. Je comprends que vous ne puissiez stocker des wagons s’il n’y a pas suffisamment de grains. Le projet de loi sera déposé et sera adopté. Peut-on s’attendre à une collaboration de la part de vos compagnies respectives?

M. Mongeau : Dans la mesure où nous sommes invités à la discussion, sénateur, nous sommes tout à fait disposés à collaborer.

Le sénateur Dagenais : Nous vous inviterons, ne soyez pas inquiet.

M. Mongeau : Oui. On veut le faire de manière commerciale. Tout ce que j’ai écrit sur cette page, je l’ai écrit au ministre Ritz plus en détail et j’en ai fait mention lors de discours tenus à

delivered in Winnipeg. The minister has lost the balance and the perspective in this file. The measures he put forward are out of touch. This will not help move more grain. It will undermine the commercial relations between clients and railways. We are already seeing this, even though the legislation has not yet been adopted. The agency has already received three service complaints. As for commercial decisions on car allocations, the Transportation Safety Board in Ottawa will decide. If you believe using a government control mode to decide how to manage railway infrastructure is a good system, this legislation is a step in the right direction. However, if, like me, you feel that commercial forces — incentives, collaboration and coordination — constitute a better approach, this is a bad bill, since it encourages shippers to complain to Ottawa and adds competitive mechanisms I think are ill-advised. Interswitching is one of those mechanisms. The door is being opened to American railways stealing railway traffic from Canadian railways and shifting it to U.S. ports at interswitching rates that do not provide us with compensation. That is akin to opening up to competition without compensation, for the benefit of U.S. railways. CN and CP do not seem to be doing a good enough job. If we are operating at full capacity with the grain we have, we will not be able to help clients by interswitching to make up for the other company's problems. Traffic being allowed to shift towards the United States and create jobs in American ports does not serve Canadians' interests. I mean every word I have said, and I can back up every one of my statements. Unfortunately, we are lacking time, but railways have not had enough of a say in this file. We are heard from for eight minutes at the very end of the discussion, with the bill about to be passed.

The Chair: I would like to ask our witnesses to try to use parliamentary language.

Senator Robichaud: I was reassured by your confirmation that you know Canada has winters. A number of witnesses have told us that CN and CP do not seem to believe that we have winters. We have also been told that there are some major communication problems among the various players and that it was nearly impossible to talk to the railway companies. People call you, but no one calls them back. I am telling you what I have heard and giving you an opportunity to set the record straight.

What does this communication problem stem from? You may be engaging in conversation without understanding each other.

Mr. Mongeau: I have met twice with each of the grain companies' chief information officers over the past few months, at their offices, in western Canada or the United States. Our collaboration is very good. CN's mantra is to be a supply chain. When someone wants to give a dog a bad name and hang him, and convince the government that the law should be changed, they say that railways are showing favoritism toward oil, that they are inflexible and do not listen. Many things are said, but ultimately, we have to stick to the facts. As of now, we have never moved as much grain. We are prepared to make investments; we

Winnipeg. Le ministre a perdu l'équilibre et la perspective dans ce dossier. Il a été beaucoup trop loin dans les mesures qu'il met de l'avant. Cela ne permettra pas de faire bouger plus de grains. Cela va vicié les relations commerciales qui existent entre les clients et les chemins de fer. On le voit déjà, alors que la loi n'est pas encore adoptée; déjà, trois plaintes de services ont été déposées à l'agence. En ce qui concerne les décisions commerciales sur les « car allocations », ce sera le Bureau de la sécurité des transports à Ottawa qui décidera. Si vous croyez qu'il s'agit d'un bon système de décider sur un mode de contrôle gouvernemental comment gérer une infrastructure ferroviaire, à ce moment-là, c'est une bonne chose, mais si vous pensez, comme moi, que les forces commerciales, les incitatifs, la collaboration et la coordination constituent une meilleure approche, c'est un très mauvais projet de loi, parce qu'il encourage les expéditeurs à venir se plaindre à Ottawa et ajoute des mécanismes de concurrence qui sont, à mon sens, mal avisés. L'interconnexion en est un. On ouvre la porte au vol de trafic des chemins de fer canadiens par les chemins de fer américains pour amener ce trafic dans des ports américains à des taux d'interconnexion qui ne nous compensent pas; c'est comme ouvrir à la concurrence, sans compensation, pour bénéficier des chemins de fer américains. Le CN et le CP ne semblent pas faire un assez bon travail; si on fonctionne à plein rendement avec le grain qu'on a, on ne pourra pas aider les clients en interconnectant pour suppléer aux problèmes de l'autre. Si on laisse le trafic se drainer vers les États-Unis et nourrir les emplois dans les ports américains, ce n'est pas dans l'intérêt des Canadiens. Je pense chacun des mots que j'ai dits et je peux les démontrer un à la fois. Malheureusement, on n'a pas suffisamment de temps, mais les chemins de fer ne sont pas assez écoutés dans ce dossier. On nous écoute à la toute fin pendant 8 minutes au moment où le projet de loi sera adopté.

Le président : J'aimerais demander à nos témoins de s'assurer d'utiliser un langage parlementaire.

Le sénateur Robichaud : Que vous nous ayez assuré être au courant qu'il y avait des hivers au Canada m'a rassuré. Plusieurs témoins nous ont dit que le CN et le CP n'ont pas l'air de croire qu'on a des hivers. On a aussi dit qu'il y a un gros problème de communication entre les différents joueurs et que c'était quasiment impossible de parler aux compagnies ferroviaires. Les gens appellent, mais il n'y a pas de retour d'appel. Je vous dis ce que j'ai entendu et je vous donne l'occasion d'ajuster les pendules.

Quel est ce problème de communication? Peut-être qu'on se parle et qu'on ne s'entend pas.

M. Mongeau : J'ai rencontré à deux reprises chacun des dirigeants principaux de l'information des compagnies de grains au cours des derniers mois, chacun d'entre eux à leurs bureaux, dans l'Ouest canadien ou aux États-Unis. Notre collaboration est ultime. Le mantra du CN est d'être une chaîne d'approvisionnement. Quand on veut que son chien ait la rage et quand on veut convaincre le gouvernement qu'on veut changer la loi, on dit que les chemins de fer s'occupent de l'huile, qu'ils n'ont pas de flexibilité et qu'ils n'écoutent pas. On dit beaucoup de choses, mais ultimement, il faut s'en tenir aux faits. Au

are focussed on coming up with solutions. We want to have a commercial system that encourages people to talk to one another instead of settling their disagreements in Ottawa. That is in the public interest, and we subscribe to such an approach. I cannot protect myself from the exaggerated actions of those who want to put the blame on us. So many lies are being told; it is very disappointing.

Senator Robichaud: But you still end up with the blame on you?

Mr. Mongeau: Yes, there is no doubt that the blame is on us.

[English]

Senator Oh: Thank you, gentlemen. After listening to all the witnesses, I would say the finger is pointing at you. You claim that you have moved more grain to the ports since September of last year than at any time, but we're having a lot of problems. The ships are waiting for the shipments. You claim that the grain elevators are not allocating more cars from you. There is a lot of communication breakdown. The farmer doesn't know that there's going to be a 100 per cent bumper crop coming. One plus one is two, and I think the whole supply chain probably needs a complete overhaul. Would you comment on that?

Mr. Mongeau: I would say we need a complete attitude overall. We need to bring people around the table. We need to share facts in better time than we have to date, and we need to find commercial solutions. I have been advocating for that since September and unfortunately we were holding our own through the fall, but when winter came and with the problems that we faced, we lost perspective and balance. We went to a mode of putting the monkey on the back of the railroads and coming forward with bills, which in my view make us take a step back.

It's the unfortunate reality. I wish I could have changed it, but we are still prepared today. And if there's one good piece in that legislation, it's that it has a sunset in two years. So hopefully we have two years for better minds to prevail and more collaboration to show its fruits.

The Chair: Thank you, Mr. Mongeau.

Senators, due to the time, plus waiting for the last panel, the chair will say that was the last question.

[Translation]

I will hear Senator Robichaud's comment.

moment où on se parle, on n'a jamais transporté autant de grain. On est prêt à faire les investissements, on est des gens de solution. On veut un système commercial qui encourage les gens à se parler plutôt que de régler leurs différends à Ottawa. C'est dans l'intérêt public, et on est partenaire d'une telle démarche. Je ne peux pas me prémunir de ce qui est fait de façon exagérée par ceux qui veulent nous faire porter le chapeau. Il y a tellement de mensonges, ça en est décevant.

Le sénateur Robichaud : Vous finissez quand même par porter le chapeau?

M. Mongeau : On le porte, il n'y a pas de doute.

[Traduction]

Le sénateur Oh : Merci, messieurs. Après avoir écouté tous les témoins, j'ai tendance à dire que c'est vous que l'on montre du doigt. Vous affirmez que, depuis septembre dernier, vous avez transporté davantage de grains en direction des ports qu'on ne l'a jamais fait par le passé; malgré cela, les problèmes sont légion. Les navires attendent leur chargement, tandis que, selon vous, les exploitants d'élevateurs à grains n'affectent pas davantage de wagons de votre parc. Il y a dysfonctionnement général de la communication. Les agriculteurs ne sont pas en mesure de prévoir si la récolte va être absolument exceptionnelle; cela dit, un plus un font deux, et je pense que c'est toute la filière d'approvisionnement qu'il conviendrait peut-être de réformer de fond en comble. Qu'en pensez-vous?

M. Mongeau : Je pense que ce qu'il faut surtout réformer, c'est la mentalité régnante. Nous devons organiser des consultations avec les parties concernées, accélérer la transmission des informations et aussi imaginer des solutions à dimension commerciale. C'est ce que je défends depuis septembre dernier. Malheureusement, nous avons tenu bon pendant tout l'automne, mais lorsque l'hiver est arrivé et que les problèmes se sont multipliés, nous avons été pris à contrepied et les choses sont devenues moins claires. C'est là qu'on a commencé à rejeter la faute sur les compagnies ferroviaires et à légiférer, ce qui, à mon avis, nous fait régresser.

Telle est la triste réalité que nous aurions aimé pouvoir changer, et nous y sommes toujours prêts. S'il y a un aspect positif dans ce projet de loi, c'est sa clause d'extinction automatique d'ici deux ans, et j'espère que d'ici là une meilleure optique aura prévalu et que l'approche de collaboration aura porté ses fruits.

Le président : Merci, monsieur Mongeau.

Sénateurs, compte tenu de l'heure et du fait que nous devons accueillir le dernier groupe de témoins, je déclare que nous en avons terminé avec les questions.

[Français]

Je vais écouter le commentaire du sénateur Robichaud.

Senator Robichaud: I want to bring up something you said, Mr. Mongeau. You claimed that, at some point, a system was being established to transport grain toward American ports. That is a source of concern for me.

Mr. Mongeau: If you look at page 8 of my document, for CN and CP, it would be very inefficient to go across and interswitch traffic between them and us. The two companies have more traffic than they can handle. So interswitching would not benefit the traffic between CN and CP. However, BN is located 160 kilometres south of Winnipeg, and if BN was to take over the traffic, it would be sent to American ports, and there would be no Canadian jobs related to the railway and no Canadian jobs in the ports. That may be okay if the interswitching rate compensated for the railways, but the current rates do not provide us with compensation, and what is even worse, in the context of the revenue cap legislation, we are not even paid for our interswitching activities.

The Chair: Thank you very much, Mr. Mongeau, President and CEO of the Canadian National, and Mr. Taylor, from CP.

[English]

Thank you for sharing your comments and making your statements. There is no doubt what you have brought forward will be in our Hansard, and many people will read them.

Honourable senators, the fourth panel of the day is here to continue our study on Bill C-30, the proposed fair rail for grain farmers act.

[Translation]

And, the Fair Rail for Grain Farmers Act.

[English]

At this time I will introduce Mr. Art Enns, Executive Member of the Grain Growers of Canada. Our second witness will be Mr. Rick White, Chief Executive Officer, Canadian Canola Growers Association.

To both, thank you very much for accepting our invitation and sharing your opinions and comments on Bill C-30. The chair will recognize, for the first presentation, Mr. Enns, to be followed by Mr. White and then by questions by the senators.

Art Enns, Executive Member, Grain Growers of Canada: Mr. Chair and committee members, thank you for inviting me to speak today on Bill C-30 as President of the Prairie Oat Growers Association and a member of the executive of Grain Growers of Canada. I'm also a farmer from Manitoba.

Le sénateur Robichaud : En relation avec ce que vous avez dit, monsieur Mongeau, « à un moment donné, on était en train d'établir un système pour transporter le grain vers les ports américains ». Cela me trouble un peu.

M. Mongeau : Prenez la page 8 de mon document; pour le CN et le CP, ce serait très inefficace d'aller traverser et d'interconnecter du trafic entre eux et nous. Les deux ont plus de trafic qu'ils sont capables d'en prendre. Donc, l'interconnexion ne bénéficiera pas au trafic entre le CN et le CP. Par contre, à 160 kilomètres au sud de Winnipeg, c'est le BN, et si le BN prend le trafic, il sera envoyé aux ports américains, et il n'y aura pas d'emplois canadiens liés au chemin de fer et pas d'emplois canadiens dans les ports. Cela pourrait être correct si le taux d'interconnexion compensait pour les chemins de fer, mais le taux d'interconnexion d'aujourd'hui ne nous compense pas, et même pire, dans le contexte de la Loi sur le plafond de revenu, on n'est même pas rémunéré pour faire l'activité d'interconnexion.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Mongeau, président-directeur général du Canadien National, et monsieur Taylor, du CP.

[Traduction]

Merci de nous avoir fait part de vos observations. Il va de soi que ce que vous avez dit sera consigné dans notre harsard et lu par un grand nombre de personnes.

Honorables sénateurs, le quatrième groupe de témoins de la journée est prêt à comparaître et nous allons poursuivre l'étude du projet de loi C-30, Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains.

[Français]

Et, la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour le producteur de grain du Canada.

[Traduction]

Permettez-moi à présent de présenter M. Art Enns, membre de la direction des Producteurs de grains du Canada, ainsi que notre deuxième témoin, M. Rick White, président-directeur général de la Canadian Canola Growers Association.

Merci beaucoup à tous les deux d'avoir accepté notre invitation et de nous faire part de votre point de vue et de vos commentaires à propos du projet de loi C-30. La présidence donne tout d'abord la parole à M. Enns, qui sera suivi de M. White. Nous passerons ensuite aux questions des sénateurs.

Art Enns, membre de direction, de Producteurs de grains du Canada : Monsieur le président, membres du comité, merci de m'avoir invité à intervenir aujourd'hui à propos du projet de loi C-30 en ma qualité de président de la Prairie Oat Growers Association et de membre de la direction de Producteurs de grains du Canada. Je suis par ailleurs cultivateur au Manitoba.

I would like to begin by expressing our appreciation and support for the steps taken by the government to get grain moving again. The government is listening to our concerns, and this legislation, in building on the order-in-council provision, is moving us toward a rail system that is more balanced and accountable. We thank them for that.

Through this legislation and its subsequent regulations, we hope to achieve accountability between railways and shippers to improve the supply chain through service level agreements with reciprocal penalties; meaningful delivery contracts between grain companies and farmers, bringing certainty to the grain sector; increased competition through interswitching to improve rail service performance — we support an increase to 160 kilometres — and better transparency through increased reporting, helping to maximize network efficiencies for all players in the supply chain.

I think we're all familiar with the issues that have brought us to this point. It's not just about farmers sitting with backlogs of grain in our bins. We are also losing out on good prices. In our crop, oats, we are seeing farmers being offered only half of trading prices at a time when millers need oats desperately, all because we cannot get grain to market.

While oats remain 20 per cent behind last year's exports, we are 70 per cent behind our available product. The past two months have seen some improvement in movement to the United States, and we're happy for that. However, we still hear that Australia and other suppliers are positioning themselves as more reliable exporters. We find ourselves losing markets that we spent years building. This is unacceptable.

Remedies to date have largely focused on the West Coast ports, to the detriment of other corridors, especially the southern corridor. It's very important that government use the expanded role of the grain monitor to track railway allocations against demand by corridor and destination on a weekly basis.

All crops and designations expect fair and equitable service. To achieve it means all players working together. As such, we have asked the government to consider the following: setting minimum volumes for movement by corridor and getting the input of

Permettez-moi tout d'abord d'exprimer notre reconnaissance et notre soutien envers le gouvernement pour les mesures qu'il a adoptées afin de rétablir les opérations de transport des grains. Le gouvernement est à l'écoute de nos préoccupations et ce projet de loi, qui prolonge les mesures adoptées par décret en conseil, nous fait avancer vers un système ferroviaire plus équilibré et plus responsable. Nous en sommes donc reconnaissants au gouvernement.

Nous espérons que ce texte de loi ainsi que ses règlements d'application amélioreront la transparence et la redevabilité entre les chemins de fer et les expéditeurs, par le biais d'une rationalisation de la chaîne d'approvisionnement par le biais d'accords sur les niveaux de services assortis de pénalités réciproques, de contrats de livraison répondant aux besoins des sociétés céréalères comme des agriculteurs tout en offrant une prévisibilité au secteur des grains, d'une amélioration de la concurrence grâce aux manœuvres interréseaux visant à améliorer les performances du service ferroviaire — je précise que nous sommes favorables à une augmentation du rayon jusqu'à 160 kilomètres — et enfin d'une meilleure transparence grâce à un renforcement de la présentation de comptes rendus, ce qui devrait optimiser l'efficacité du réseau dans l'intérêt de tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement.

Je pense que nous connaissons tous la nature des problèmes qui nous ont amenés à cette situation et qui, au-delà de l'accumulation de grains dans les silos qui paralyse les céréaliculteurs, nous empêche de profiter de cours favorables. S'agissant de notre culture, l'avoine, les agriculteurs se voient offrir la moitié du cours en vigueur alors que les minotiers réclament de l'avoine à cor et à cri; et tout cela parce que nous ne pouvons pas acheminer les grains jusqu'au marché.

J'ajoute que si nous sommes en retard de 20 p. 100 par rapport à nos exportations d'avoine de l'an dernier, nous en sommes à 70 p. 100 pour ce qui est de la disponibilité de notre produit. Au cours des deux derniers mois, les expéditions vers les États-Unis se sont un peu redressées et nous nous en réjouissons. Cependant, nous continuons d'entendre dire que l'Australie et d'autres fournisseurs occupent actuellement des créneaux qui en font des exportateurs plus fiables. Nous sommes donc en train de perdre des marchés que nous avons mis des années à conquérir, et c'est inacceptable.

Jusqu'ici, la recherche de solutions a surtout été orientée vers les ports de la côte Ouest, et ce, au détriment d'autres corridors, en particulier le corridor sud. Il est très important que le gouvernement s'appuie sur le rôle élargi du programme de surveillance du grain afin de rapprocher, sur une base hebdomadaire, les attributions de lignes de chemin de fer et la demande des corridors et des destinations.

Les parties intéressées s'attendent à un service équitable pour toutes les récoltes et pour toutes les désignations; or, pour ce faire, il faut que tous les acteurs coopèrent. Dans cette optique, nous avons demandé au gouvernement d'envisager les mesures

commodity groups when setting corridor minimums since we are well placed to understand long-term demand and immediate production requirements.

It has been suggested that these matters could also be addressed in Bill C-30's regulations. We would welcome this. It presses the need to get this legislation passed and its regulatory package in place as soon as possible, in time for the start of the crop year on August 1, 2014.

Grain growers also want to emphasize the need for certainty past 2016, when the provisions of Bill C-30 may sunset.

Producers, shippers, handlers and railways need a planning horizon of at least one year. Therefore, we would like to express the need for the Canadian Transportation Agency to immediately begin the capacity planning exercise for the 2014-15 season.

Equally, the review of the Canada Transportation Act needs to be undertaken as soon as possible, and we are encouraged by the government's plan to expedite the rail portion of the review.

The legislation represents another important step in clearing the backlog and addressing Canada's rail freight system deficiencies, but more work needs to be done.

We in the agriculture sector are united in our belief that the steps taken by the government to date need to be part of the long-term solution to address the transportation problems commodities, including grain, are facing.

Long-term change is needed in this system as we face growing demands on railways across all corridors and commodities. The ability to move product affects every sector of Canada's economy, including mining, forestry, agriculture and petroleum. We need to work together to find equitable solutions for all parties dependent on rail transportation in Canada. We need a transportation system that can meet the needs of all commodities and all Canadians, right down to consumers when they buy their morning cereal.

We thank all parties for their efforts to expedite passage of the bill and stand ready to focus on next steps as soon as it gains Royal Assent.

Thank you. We will entertain questions later.

suivantes : fixation de volumes minimums pour le transport par corridor et consultations sectorielles des producteurs des denrées de base au moment de la fixation des minimums par corridor, étant donné que nous sommes bien placés pour analyser la demande à long terme comme les besoins immédiats.

On a suggéré que ces questions soient également traitées dans les règlements d'application du projet de loi C-30. Nous nous rallions à cette opinion, qui met en relief la priorité qu'il convient de donner à l'adoption de ce projet de loi et à ses ramifications réglementaires, afin que tout soit en place pour le lancement de la campagne agricole, le 1^{er} août 2014.

L'association des Producteurs de grains du Canada souligne qu'il importe de fixer un cadre garantissant la stabilité au-delà de 2016, une fois que les dispositions du projet de loi C-30 seront devenues caduques, si tel est le cas.

Il convient de fournir aux producteurs, aux expéditeurs, aux manutentionnaires et aux transporteurs ferroviaires un horizon de planification d'au moins un an. C'est pourquoi nous pensons que l'Office canadien des transports devrait immédiatement amorcer la planification des capacités pour la campagne 2014-2015.

Il convient également d'entreprendre dès que possible la révision de la Loi sur les transports au Canada, et nous sommes heureux de voir que le gouvernement compte accélérer l'examen de la portion de la loi qui traite du transport ferroviaire.

Ce projet de loi constitue également un autre pas important vers l'élimination des arriérés ainsi que la prise en compte des carences du système de transport de marchandises par voie ferroviaire au Canada. La tâche n'est toutefois pas achevée.

En tant que membre du secteur de l'agriculture, nous partageons la conviction que les mesures prises jusqu'ici par les autorités gouvernementales doivent s'inscrire dans une solution à long terme des problèmes auxquels nous sommes confrontés dans le domaine du transport des produits de base.

Il convient, face aux exigences croissantes auxquelles doivent répondre les chemins de fer dans tous les corridors et pour tous les produits de base, d'apporter des changements orientés vers le long terme. La capacité d'acheminement des produits a une incidence sur tous les secteurs de l'économie canadienne, qu'il s'agisse de l'exploitation minière ou pétrolière, des forêts ou de l'agriculture. Nous devons mettre nos efforts en commun et trouver des solutions équitables pour toutes les parties qui dépendent du transport ferroviaire au Canada. Il nous faut un système de transport répondant aux besoins pour tous les produits de base et pour tous les Canadiens, et ce, jusqu'au consommateur final lorsqu'il achète son paquet de céréales du matin.

Nous remercions toutes les parties concernées pour les efforts qu'elles déploient afin d'accélérer l'adoption du projet de loi, et nous sommes prêts à nous consacrer à la mise en œuvre des nouvelles démarches dès que la Sanction royale aura été obtenue.

Je vous remercie. Nous nous tenons prêts à répondre un peu plus tard à vos questions.

The Chair: Thank you, Mr. Enns.

Mr. White, would you make your presentation, please?

Rick White, Chief Executive Officer, Canadian Canola Growers Association: Good afternoon, Mr. Chair and members of this committee. Thank you for inviting me here today to speak with you about Bill C-30.

The Canadian Canola Growers Association is a national association that represents the voice of Canada's 43,000 canola growers. With over 90 per cent of Canadian canola ultimately destined for export markets, canola farmers rely on Canada's railways to help to get our products to customers and to keep those products competitive within the global oilseed market. Predictable, timely and efficient rail service is critical for our \$19 billion canola industry. Furthermore, with rising demand for our products, supply chains and rail logistics will be even more important as our industry strives to reach our new 2025 goal of 26 million tonnes of canola production.

This crop year, canola farmers harvested a record 18 million tonnes of canola. With relatively high prices, farmers were feeling optimistic, but they haven't seen the benefits of this bumper crop due to a breakdown of grain movement by rail from country elevator to terminal. Farmers have lost marketing opportunities and now face cash flow challenges as their canola continues to sit in their grain bins. We are also seeing unprecedented carry-out stocks that will impact the markets for several years to come. Throughout this crisis, the government has shown commitment to resolving both short and long-term rate service problems. There is now money for better monitoring. The order-in-council got grain moving at mandated levels, and now we have Bill C-30.

We are encouraged that these efforts appear to be paying off as performance has improved incrementally over the last several weeks. CCGA supports the proposed changes to the Canada Transportation Act in Bill C-30. The amendment introduced by the government is a step towards making the logistics system more commercially responsible. The proposed extended interswitching limit is a positive action that has the potential to inject increased commercial competition across the west for all shippers. We do believe attention must be paid to the impacts on corridors to ensure that product is moving to where the market needs it to go, rather than the most expedient path to fulfill statutory or regulatory volume obligations. Hopefully, this can be addressed in regulation.

Le président : Merci, monsieur Enns.

Monsieur White, merci de bien vouloir nous présenter votre exposé.

Rick White, directeur général, Canadian Canola Growers Association : Bon après-midi monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité. Je vous remercie de m'avoir invité ici aujourd'hui pour vous entretenir du projet de loi C-30.

La Canadian Canola Growers Association est une association nationale qui porte la voix des quelque 43 000 producteurs de canola au Canada. Sachant que plus de 90 p. 100 du canola canadien sont destinés aux marchés d'exportation, les producteurs de canola comptent sur le transport ferroviaire du Canada pour acheminer nos produits vers les clients et préserver la compétitivité de ces produits sur le marché mondial des oléagineux. Notre industrie du canola, qui pèse 19 milliards de dollars, est fortement tributaire de la prévisibilité, de la ponctualité et de l'efficacité du service ferroviaire. De plus, de par la croissance de la demande pour nos produits, les chaînes d'approvisionnement et la logistique ferroviaire revêtiront une importance encore plus grande, au fur et à mesure que notre industrie tend, comme elle s'y emploie, vers nos nouveaux objectifs de 2025 de 26 millions de tonnes de canola.

Au cours de la présente campagne agricole, les cultivateurs de canola ont récolté une production record de 18 millions de tonnes de canola. Les prix étant relativement élevés, un sentiment d'optimisme a gagné les producteurs, mais ils n'ont pas pu retirer les avantages économiques escomptés de cette récolte exceptionnelle à cause des défaillances survenues dans le transport du grain par voie ferroviaire entre les silos de collecte et les terminaux. Les agriculteurs ont perdu des occasions de commercialisation et ils font maintenant face à de graves difficultés de trésorerie, puisque le canola reste entreposé dans leurs cellules à grains. Nous observons également des stocks de fin de campagne sans précédent qui auront des répercussions sur les marchés pendant plusieurs années. Depuis le début de cette crise, le gouvernement a fait preuve de détermination pour résoudre les problèmes de service ferroviaire tant à court qu'à long terme. De l'argent est maintenant disponible pour améliorer la surveillance, le décret en conseil a permis de transporter le grain selon des quantités prescrites et nous avons maintenant le projet de loi C-30.

Nous trouvons un motif d'encouragement dans le fait que ces efforts semblent porter fruit, puisque le rendement s'est amélioré progressivement au cours des dernières semaines. La CCGA soutient les propositions de modification de la Loi sur les transports au Canada, inscrites dans le projet de loi C-30. La modification introduite par le gouvernement est un pas vers la responsabilisation commerciale du système logistique. La proposition d'élargir les zones de manœuvre constitue une mesure positive de nature à insuffler une concurrence commerciale accrue dans l'ensemble de l'Ouest pour tous les expéditeurs. Nous estimons qu'il faut accorder une attention particulière aux conséquences sur les couloirs ferroviaires afin de nous assurer que le produit soit acheminé là où le marché le

While CCGA fully supports Bill C-30 and is looking forward to it coming into force, we see it as an enabling framework, and the true measure of its success will depend to a large extent upon what is contained within the associated regulations. We are committed to working with the government through the regulatory process and beyond.

While we recognize that Bill C-30 is an important bridge to the statutory review of the CTA and long-term improvements in the movement of grain, in order to fundamentally rebalance the commercial relationship between shippers and railways, we intend to continue to press for more action in two key areas.

First, a proper definition of adequate and suitable service in the common carrier obligations contained in the Canada Transportation Act is required. Railway service obligations must meet the transportation needs of the shipper.

Defining service as that which meets the shipper's needs would inherently address the capacity issue in a way that is not specified by government edict and would clarify that the service provider is statutorily compelled to do what they need to in order to carry the traffic presented to them.

Second, there must be explicit provision for the element of reciprocal penalties in service level agreements.

Service level agreements that include the mandatory element of reciprocal penalties for non-performance when service obligations are breached will increase the accountability between parties in the supply chain and hold them financially responsible to each other.

Ideally, this will also allow for penalties to flow through to producers who currently contract their grain companies and receive no consideration when there is a service failure between the grain companies and railways.

We and the shipping community as a whole continue to support the six amendments presented to the government in 2010 by the Coalition of Rail Shippers. They remain central to effecting meaningful change in the service level agreement mechanism.

demande, et non selon l'itinéraire le plus commode pour remplir les obligations imposées par la loi ou le règlement relatifs au volume. Espérons que cela pourra être traité dans la réglementation.

Bien que la CCGA soutienne pleinement le projet de loi C-30 et qu'elle attende avec impatience son entrée en vigueur, nous la considérons comme un cadre habilitant, et la véritable mesure de son succès dépendra dans une grande mesure de la teneur des règlements connexes. Nous sommes déterminés à travailler avec le gouvernement pendant tout le processus réglementaire et au-delà.

Bien que nous reconnaissons que le projet de loi C-30 soit un point de passage important vers l'examen législatif de la LTC, ainsi que les améliorations à long terme du transport des céréales, nous comptons toujours faire pression pour obtenir des mesures dans deux domaines clés pour rééquilibrer de façon fondamentale la relation commerciale qui existe entre les expéditeurs et les chemins de fer.

Tout d'abord, il convient de définir clairement le sens d'« installations convenables » dans la description des obligations du transporteur énoncées dans la Loi sur les transports au Canada. Les obligations de service du transporteur ferroviaire doivent satisfaire les besoins de transport de l'expéditeur.

Le fait de définir le service comme étant ce qui satisfait les besoins de l'expéditeur règlera de façon intrinsèque la question de la capacité sans que cela nécessite un décret gouvernemental, et cela permettrait de préciser le fait que la loi fait obligation au fournisseur du service de faire le nécessaire pour transporter les marchandises qui lui sont confiées.

Deuxièmement, les ententes de niveau de service doivent contenir des dispositions établissant un régime de pénalités réciproques.

Les ententes de niveau de service, si elles sont dotées de clauses impératives prévoyant notamment des pénalités réciproques en cas de manquement aux obligations de service, renforceront la responsabilisation entre les parties de la chaîne d'approvisionnement et les tiendront responsables l'une devant l'autre sur le plan financier.

L'idéal serait que ce régime fasse aussi en sorte que les pénalités profitent aux producteurs ayant passé des contrats d'acheminement de grains avec des entreprises céréalères et qui ne reçoivent aucun dédommagement en cas de défaillance du service convenu entre les entreprises céréalères et les transporteurs ferroviaires.

Nous, et la communauté des expéditeurs tout entière réitérons notre appui envers les six modifications présentées au gouvernement en 2010 par la Coalition des expéditeurs par rail. Elles demeurent fondamentales en vue d'un changement significatif du mécanisme régissant les ententes de niveau de service.

In closing, the experience this year has clearly demonstrated that the railways operate in a privileged position where their statutory common carrier obligations can be skirted, punishing Canadian agricultural producers, other shippers and ultimately the national economy. It is time to rebalance the commercial relationships within the supply chain and increase accountability through meaningful and effective contracts on service and performance. Bill C-30 presents us an opportunity to do just that. We are committed to working with the government to make sure we capture this opportunity for the benefit of our growers, supply chain participants and all commodities.

We appreciate the opportunity to address the committee, and we look forward to taking your questions.

The Chair: Thank you, Mr. White. We will go to questions.

Senator Mercer: Thank you both for being here. I appreciate that.

Mr. Enns, you said the government is listening to your concerns, but you go on to talk about some of the problems. Whose fault is this crisis? Everybody has been accused of finger-pointing here today, so let's continue. Point your finger. Who is to blame?

Mr. Enns: I think you can call it a perfect storm. A number of things aggravated the situation. We had a record crop and record demand for our products. Our elevator companies went out and sold record amounts of grain. Yes, we had a very bad winter, so transportation failed us.

One of the things I see happening in our rail system is that we don't seem to be building as our economy is increasing. More demand is happening and there are more requirements for our service. I look across the lines and see Burlington Northern Railroad. They're investing over \$1 billion in infrastructure and new equipment just in North Dakota and South Dakota. I haven't seen those kinds of numbers coming out of our railways here. Those are just two small states no bigger than Manitoba and Saskatchewan together. That's where I look and say, I don't know; I don't want to finger point. I'm just saying that I'm looking for solutions. We need to work together.

Senator Robichaud: You say that Burlington Northern is in the States.

Mr. Enns: Yes.

Senator Robichaud: It operates mainly in the United States, I should say. They are buying new equipment. Are they receiving the same compensation for transporting grains as the Canadian railways receive in Canada?

Pour conclure, l'expérience vécue cette année a clairement démontré que les chemins de fer jouissent d'une position privilégiée, permettant de contourner les obligations légales placées à leur charge, pénalisant les producteurs agricoles canadiens, d'autres expéditeurs et, en fin de compte, l'économie du pays. Le temps est venu de rééquilibrer les relations commerciales au sein de la chaîne d'approvisionnement, et de renforcer la responsabilisation par l'établissement de contrats rigoureux et efficaces portant sur le service et l'exécution des obligations. C'est justement ce que le projet de loi C-30 nous donne l'occasion de faire. Nous sommes déterminés à travailler avec le gouvernement afin de nous assurer de saisir cette occasion, dans l'intérêt de nos producteurs, des participants de la chaîne d'approvisionnement, et de toutes les marchandises.

Nous apprécions cette occasion d'avoir pu nous adresser au comité, et nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur White. Passons maintenant aux questions.

Le sénateur Mercer : Je vous remercie tous les deux d'être ici. J'apprécie votre présence.

Monsieur Enns, vous avez déclaré que le gouvernement est attentif à vos préoccupations, mais vous avez aussi décrit quelques problèmes. Qui est responsable de cette crise? Tout le monde ici a été accusé de jeter le blâme sur les autres, alors continuons. Montrez du doigt vous aussi. Qui est à blâmer?

M. Enns : Je pense qu'on peut parler de tempête. Quelques facteurs ont aggravé la situation. Nous avons eu une récolte record et une demande record pour nos produits. Nos entreprises de stockage des grains ont vendu des volumes records. Oui, nous avons eu un hiver très rigoureux, qui a occasionné des défaillances dans le transport.

Je constate que notre réseau ferroviaire ne semble pas grandir à mesure que notre économie progresse. La demande augmente, tout comme les besoins de notre service. De l'autre côté de la frontière, Burlington Northern Railroad investit plus de 1 milliard de dollars dans des infrastructures et du nouveau matériel au Dakota du Nord et au Dakota du Sud. Je ne vois pas d'investissements de cette ampleur chez nos transporteurs ferroviaires. Et ce ne sont que deux petits États, pas plus grands que le Manitoba et la Saskatchewan réunis. C'est de ce côté que je regarde et je ne sais pas quoi dire. Je ne veux pas montrer le doigt. Je dis seulement que je cherche des solutions. Nous devons travailler main dans la main.

Le sénateur Robichaud : Burlington Northern est aux États-Unis?

M. Enns : Oui.

Le sénateur Robichaud : Ce transporteur est surtout actif aux États-Unis, je dirais. Il achète du nouveau matériel. Reçoit-il des indemnités pour le transport des grains, comme en reçoivent les chemins de fer canadiens?

Mr. Enns: I would suspect their structure is different, but I am not totally familiar. They have a railcar bidding system, and their infrastructure is different.

They were running behind in sales this year and are rising to the demand of what their customers need. I talked to one of their operational managers and he said that they were behind and would be one of the railways affected in the interchange because they could run into Canada with the 160-kilometre exchange. He said that right now they're not looking for new business. They're trying to supplement and make sure they service their customers. He said they're providing more equipment to make sure they can do it. Obviously, they're seeing a return on their investment out there.

Senator Mercer: Mr. White, this year we had a record crop of 18 million tonnes of canola, and you're talking about 26 million tonnes by 2025. That's a very aggressive target. I hope you make it — it's important. You said that farmers have lost marketing opportunities and now face severe cash flow challenges as their canola continues to sit in the grain bins. How many of your members have taken advantage of the government's \$100,000 maximum interest-free loan?

Mr. White: Thank you for the question. We administer the cash advance program on behalf of the federal government. We just finished issuing on the last program, which ended on March 1 this year. We issued almost 13,000 advances under that program for a total of \$1.6 billion. That is just as busy going into April with the new spring program. We are already at over \$300 million to almost 4,000 producers in the first month of operation. There is a cash flow problem out there largely because of lack of delivery opportunity because the railways aren't moving enough grain.

Senator Mercer: When we had the single desk, did we always have the same cash flow problems? Wasn't it a little more even in that money was flowing to farmers earlier, even before the grain was shipped?

Mr. White: No. I think right now we just have to get the sales on the books. Whether the Wheat Board was in this or not, they would not be able to pay farmers when farmers couldn't deliver. It's not an issue in my mind whether the Wheat Board was here or not. In fact, under the Wheat Board system, the cash flow was even less because farmers got paid for only a portion of their grain.

Senator Mercer: You said in your presentation about Bill C-30 that you see it as an enabling framework. I'm not sure I understand. We have already heard from witnesses over the last couple of days that there is really no overall plan, no big picture plan as to how we're going to manage this from year to year. This is proposed legislation has a sunset clause, but nobody is sitting

M. Enns : Je pense que la structure est différente, mais je ne connais pas bien la situation. Il y a un système d'enchères pour les wagons et l'infrastructure est différente.

Leurs ventes étaient moins élevées cette année et ils s'adaptent aux besoins de leurs clients. J'ai parlé à l'un des directeurs d'exploitation qui m'a confirmé qu'ils sont en baisse et qu'ils feraient partie des sociétés ferroviaires visées par l'interconnexion parce qu'ils pourront venir au Canada si l'interconnexion passe à 160 kilomètres. Il a affirmé qu'ils ne cherchent pas de nouveaux clients actuellement. Ils essaient de tout faire pour bien servir leurs clients. Il a déclaré qu'ils se dotent de nouveau matériel pour être en mesure d'assurer ce service. De toute évidence, les investissements sont rentables pour eux.

Le sénateur Mercer : Monsieur White, nous avons eu cette année une récolte record de 18 millions de tonnes de canola, et vous visez 26 millions de tonnes en 2025. C'est un objectif très ambitieux. J'espère que vous l'atteindrez — c'est important. Vous avez déclaré que les agriculteurs ont perdu des occasions de commercialisation et qu'ils font maintenant face à de graves difficultés de trésorerie, puisque le canola reste entreposé dans leurs cellules à grains. Combien de vos membres ont profité des prêts sans intérêt du gouvernement pouvant atteindre 100 000 dollars?

M. White : Je vous remercie de poser la question. Nous administrons le programme de paiement anticipé au nom du gouvernement fédéral. Nous venons de verser les dernières avances en vertu du programme qui s'est achevé le 1^{er} mars de cette année. Nous avons effectué près de 13 000 avances en vertu de ce programme, ce qui a représenté un montant total de 1,6 milliard de dollars. L'activité est tout aussi intense en avril, avec le nouveau programme du printemps. Nous dépassons déjà 300 millions de dollars, versés à près de 4 000 producteurs durant le premier mois du programme. Il y a des difficultés de trésorerie, surtout à cause des problèmes de livraison, parce que les chemins de fer ne transportent pas assez de grain.

Le sénateur Mercer : Quand nous avions le guichet unique, les problèmes de trésorerie étaient-ils aussi graves? Les entrées de fonds n'étaient-elles pas un peu plus égales, parce que les agriculteurs étaient payés avant que le grain soit expédié?

M. White : Non. Je pense qu'à l'heure actuelle, il faut simplement pouvoir comptabiliser les ventes. Avec ou sans la Commission du blé, il aurait été impossible de payer les agriculteurs lorsqu'ils ne peuvent pas livrer la marchandise. À mon avis, cela n'a rien à voir avec la présence ou l'absence de la Commission du blé. De fait, dans le régime de la Commission du blé, la trésorerie était encore plus serrée parce que les agriculteurs n'étaient payés que pour une partie de leur grain.

Le sénateur Mercer : Vous avez affirmé dans votre exposé sur le projet de loi C-30 que vous le considérez comme un cadre habilitant. Je ne suis pas certain de comprendre. Des témoins entendus ces derniers jours nous ont déjà déclaré qu'il n'y a pas de plan global, pas de vision d'ensemble de la manière de gérer tout cela d'une année à l'autre. La loi proposée renferme une

down and creating the big plan by meeting with organizations such as the Canadian Canola Growers Association, with farmers, with the railroads and with short-line railroads to discuss the complicated problems that a large crop like this has brought.

As I've said over the last couple of days, I hope this is not an unusual crop. I hope this is the baseline that it will grow from and that next year's problems may even be greater if we don't find a way to respond and organize ourselves in a fashion that will properly service suppliers and compensate railroads. As well, everybody keeps forgetting that the ports have to operate efficiently at the other end to get the grain out of the country and into the hands of our customers.

Mr. White: We see Bill C-30 as bridging legislation to enable the government to do things that they wouldn't normally get involved in due to responding to the crisis at hand. This enabling legislation allows us a path forward to deal with the short-term emergency problem that faces us and get us to the CTA 2015 review where we can start talking about the longer-term fix, one of which I mentioned is fixing the definition in the act regarding "adequate and suitable." What is that? The definition needs to focus on the needs of the shippers, not on the needs of the railways. If we can get clarity on that, then the railways will be statutorily obliged to size their capacity according to the market demand facing them. This problem wouldn't be nearly as bad today if we had had that definition fixed before now.

Senator Mercer: Indeed, I was going through my notes from my speech on bill C-30 in the chamber yesterday. I thought maybe you were quoting me when you talked about proper definition of "adequate and suitable" service carrier obligations contained in the Canada Transportation Act. You're right on. This is an important thing. It was an opportunity missed before in Bill C-52; and it's an opportunity being missed this time. We've got to get down to doing this.

The Chair: Is there a question?

Senator Mercer: There will be a couple of questions.

You went on to talk about the SLAs, but you didn't talk about the difficulty some people have expressed to us about the cost of negotiating those agreements with the railways. You're a big organization dealing from a position of strength. The smaller supplier negotiating a service agreement with the railroads will have a heck of a lot more difficulty dealing with the exorbitant costs.

Mr. White: I guess I should clarify. The SLAs are the actual contractual arrangements between the railway and the shipper of record. As an association, we are not a shipper of record. However, we are interested in how that SLA provision works,

disposition de temporisation, mais personne ne s'assoit pour concevoir un plan d'ensemble en rencontrant des organisations comme la Canadian Canola Growers Association, les agriculteurs, les grandes sociétés ferroviaires et les chemins de fer secondaires afin de discuter des problèmes compliqués qui peuvent découler d'une récolte de cette ampleur.

Comme je le répète depuis quelques jours, j'espère que ce n'est pas une récolte exceptionnelle. J'espère qu'elle sera le point de départ d'une croissance et je pense que les problèmes seront encore plus graves l'an prochain si nous ne trouvons pas une façon de réagir et de nous organiser pour bien servir les fournisseurs et rémunérer les chemins de fer. En outre, tout le monde semble oublier que les ports doivent fonctionner efficacement à l'autre extrémité pour que le grain sorte du pays et arrive chez nos clients.

M. White : Nous considérons le projet de loi C-30 point de passage permettant au gouvernement d'intervenir dans des domaines où il n'interviendrait pas normalement, afin de faire face à la crise actuelle. Cette loi habilitante nous indique le chemin à suivre pour sortir de la situation d'urgence à court terme dans laquelle nous nous trouvons et nous amène à l'examen de la LTC en 2015, où nous pourrions commencer à parler de la solution à long terme, qui consiste notamment à définir dans la loi ce qui constitue des « installations convenables ». Qu'est-ce qui est convenable? La définition doit porter sur les besoins des expéditeurs, pas sur ceux des chemins de fer. Si nous pouvons éclaircir ce point, alors les chemins de fer seront tenus par la loi d'adapter leur capacité à la demande du marché. Le problème ne serait pas aussi grave aujourd'hui si nous avions déjà établi cette définition.

Le sénateur Mercer : Je relisais justement mes notes pour le discours sur le projet de loi C-30 que j'ai donné à la Chambre hier. J'ai cru que vous me citiez quand vous avez parlé de définir clairement les obligations du transporteur concernant les « installations convenables » dans la Loi sur les transports du Canada. Vous avez tout à fait raison. C'est important. On a déjà raté une occasion de le faire dans le projet de loi C-52; et on en rate une autre maintenant. Il faut agir.

Le président : Est-ce une question?

Le sénateur Mercer : Il y aura quelques questions.

Vous avez évoqué les ententes de niveau de service, mais vous n'avez pas parlé de la difficulté que pose, d'après certains témoins, le coût de la négociation de ces ententes avec les chemins de fer. Vous êtes une grande organisation, en position de force. Le petit fournisseur qui négocie une entente de service avec des chemins de fer aura beaucoup plus de mal à faire face aux coûts exorbitants.

M. White : Je devrais peut-être apporter une précision. Les ententes de niveau de service sont les ententes contractuelles entre la société ferroviaire et l'expéditeur de référence. En tant qu'association, nous ne sommes pas un expéditeur de référence.

because without that being a real commercial agreement that has repercussions for both parties to perform, then those SLAs are not worth the paper they are written on, in our view.

So you have to get a normal standard contractual arrangement in place. A normal standard contractual arrangement includes reciprocal penalties for both parties should one or the other not perform in fulfilling their duties. We do not come at this from a negotiating perspective; we're looking at this more from a policy perspective.

Senator Mercer: For future reference, it would be very helpful if your association monitored the SLAs that your members have negotiated with railroads: the cost, the time it has taken, and how it has been managed. That has little to do with Bill C-30 today but rather in the future — especially when we get to reviewing the Canada Transportation Act, which you talked about being in 2015. I understand there is a push to start the rail side of this a little earlier with the Canada Transportation Act.

[Translation]

Senator Dagenais: I want to thank our two guests. In your document, you said that predictable, timely and efficient rail service is critical for your industry. You are highly dependent on that service. You mention further on that you have harvested 18 million tonnes of canola, and if the trend continues, you may reach 26 million tonnes by 2025. We can assume that the production will continue to increase. That said, owing to railway services, some farmers have lost marketing opportunities and even faced cash flow difficulties. Further on you say that, “railway service obligations must meet the transportation needs of the shipper.” So here is my question for the two witnesses: are you currently satisfied with railway transportation?

[English]

Mr. White: Currently, no, we are not satisfied with the rail transportation service. They are meeting the minimum order-in-council level of approximately 5,500 cars weekly per railway. That's about a million tonnes a week. But the railways need to do better than that.

In the future of new, larger crops, they need new and larger capacity to plan to move these crops, because the trend line on production in Western Canada is increasing at least 3 per cent a year, year after year, year in and year out. They need to start responding to that new reality and not be focusing on the last five-year average. We want them to focus on the trend going forward and the demand on their system coming up in the new year so that this kind of situation doesn't happen again.

Mais nous nous intéressons au fonctionnement de cette disposition relative aux ententes de niveau de service, parce qu'à notre avis, si ces ententes ne constituent pas une réelle entente commerciale qui a des répercussions sur les deux parties, alors elles ne valent pas plus que le papier sur lequel elles sont rédigées.

Il faut donc mettre en place une entente contractuelle normale, uniformisée. Une telle entente prévoit des pénalités réciproques pour les deux parties, lorsque l'une d'elles manque à ses obligations. Nous ne voyons pas les choses sous l'angle de la négociation, mais plutôt sous l'angle des politiques.

Le sénateur Mercer : En prévision de l'avenir, il serait très utile que votre organisation surveille les ententes de niveau de service que vos membres ont négociées avec les chemins de fer : le coût, le temps qu'il a fallu pour les négocier et la manière dont elles sont gérées. Cela n'a pas grand-chose à voir avec le projet de loi C-30 aujourd'hui, mais plutôt dans l'avenir, surtout lorsque nous examinerons la Loi sur les transports du Canada, en 2015 d'après ce que vous nous avez dit. Je crois comprendre que l'examen du transport ferroviaire pourrait être un peu avancé.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Merci à nos deux invités. Si je me réfère à votre document, vous dites que votre industrie est fortement tributaire de la prévisibilité, de la ponctualité et de l'efficacité du service ferroviaire. Vous en dépendez beaucoup. Vous mentionnez un peu plus loin que vous avez produit 18 millions de tonnes de canola, et que si la tendance se maintient, en 2025 ce serait peut-être 26 millions. Il faut croire que la production ira en augmentant. Ceci étant dit, à cause des services ferroviaires, certains des agriculteurs ont perdu des occasions de commercialisation et ils ont même fait face à des difficultés de trésorerie. Vous mentionnez un peu plus loin, « les obligations du service du transporteur ferroviaire doivent satisfaire aux besoins de transport de l'expéditeur ». Alors, ma question pour les deux témoins est la suivante : est-ce que, actuellement, vous êtes satisfaits du transport ferroviaire?

[Traduction]

M. White : À l'heure actuelle, non, nous ne sommes pas satisfaits du transport ferroviaire. Les transporteurs se conforment au niveau minimum fixé par décret d'environ 5 500 wagons par semaine par société ferroviaire, ce qui représente environ un million de tonnes par semaine. Mais les chemins de fer doivent faire mieux que cela.

Pour assurer l'avenir des nouvelles cultures, plus volumineuses, il faut de nouvelles capacités et des capacités accrues de transporter ces cultures, parce que la tendance de la production dans l'Ouest canadien est une augmentation d'au moins 3 p. 100 par année. Il faut commencer à s'adapter à cette nouvelle réalité au lieu de se fonder sur la moyenne des cinq dernières années. Nous voulons que les transporteurs tiennent compte de la tendance future et de la demande dans leur réseau l'année suivante, afin que ce genre de situation ne se reproduise plus.

Mr. Enns: I agree with Rick. Our own industry depends on the milling industry in the U.S. They basically import almost 90 per cent of their requirements from Western Canada. This winter, they were relying on roughly about a hundred cars a week that they needed to fill their mills, and for a time period this winter, the railways weren't running in there at all. So when you have a hundred cars going in and then, all of a sudden, nothing going in because they did not have them, that really causes a hardship. We heard the railway say it takes longer to move cars into the U.S. than it does to the ports.

We need to have a functional system; it just can't go on like this.

I will tell you of an incident of a line manager who told me about the frustration. He had oats in his terminal 600 miles from the mills in Minneapolis. He had a contract that he needed to fill over there. He had to go to northern Europe to buy oats, ship them to Houston, and bring them back up to the mills that were 600 miles from his terminal. He says, "If that isn't a dysfunctional system, please tell me what is."

[Translation]

Senator Robichaud: Both witnesses can answer my question. Were you consulted before Bill C-30 was drafted?

[English]

Mr. White: We were certainly involved in communicating with the government officials about what we thought needed to be in new legislation. We weren't consulted on what they were actually writing during the writing process — that would be unusual — but we did have our input upfront.

We did have our response to what was initially drafted. Our response to what was initially drafted resulted in a new amendment, which we thought was important to include, and we fully supported that amendment that was added to the original Bill C-30 as it first came out. So, yes, I guess we were consulted during the proper process.

Mr. Enns: We were also very involved in the lobbying to get this bill moving. Almost from the start, we were asking for some specific changes, because we definitely felt the southern corridor was not getting the attention it should. The southern corridor does not only encompass oats; it takes malt barley and pulses all the way down to Mexico, so it's an important route. So when the legislation changed to include possible minimum tonnage on corridor restrictions, that was a real huge benefit to groups like oats and smaller crops.

So we've been working very closely with it. Like Rick said, we weren't privileged to all details of the bill, but we were definitely in contact with the minister's office, asking for certain requisites in the bill.

M. Enns : Je suis d'accord avec Rick. Notre industrie dépend des minoteries américaines. Elles importent près de 90 p. 100 de leurs besoins de l'Ouest canadien. Cet hiver, elles comptaient sur une centaine de wagnonnées par semaine pour répondre à leurs besoins et, pendant un certain temps cet hiver, les trains n'ont pas du tout circulé. Alors quand vous avez l'habitude de recevoir cent wagnonnées et que, soudainement, il n'y en a plus une seule, cela cause de réels problèmes. Nous avons entendu dire qu'il faut plus de temps pour transporter les wagnonnées vers les États-Unis que vers les ports.

Nous avons besoin d'un réseau fonctionnel; la situation actuelle ne peut pas durer.

Voici un incident que m'a raconté un gestionnaire et qui décrit bien l'état de frustration. Il avait de l'avoine dans son terminal à 600 milles des minoteries de Minneapolis. Pour exécuter un contrat, il a dû acheter de l'avoine dans le Nord de l'Europe, le faire expédier à Houston, et le transporter ensuite vers les minoteries qui se trouvaient à 600 milles de son terminal. Il pouvait difficilement imaginer de système plus dysfonctionnel.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Ma question peut s'adresser aux deux témoins. Avez-vous été consultés avant la rédaction du projet de loi C-30?

[Traduction]

M. White : Nous avons certainement exprimé aux fonctionnaires ce qui devait figurer dans la nouvelle loi, selon nous. Nous n'avons pas été consultés au sujet de ce qui a été rédigé durant le processus de rédaction — cela aurait été inhabituel — mais nous nous étions exprimés avant.

Nous avons réagi à la première mouture. Notre réponse a entraîné un nouvel amendement, que nous jugions important, et nous avons appuyé sans réserve l'amendement qui a été ajouté dans le projet de loi C-30 original, lorsqu'il a été déposé. Alors oui, je suppose que nous avons été consultés, durant le bon processus.

M. Enns : Nous avons nous aussi participé très activement aux pressions visant à faire avancer ce projet de loi. Presque dès le départ, nous avons demandé des changements précis, parce que nous étions fermement convaincus que le corridor sud ne recevait pas l'attention qu'il méritait. Ce corridor ne porte pas seulement sur l'avoine; il sert aussi à transporter l'orge brassicole et les légumineuses jusqu'au Mexique et constitue donc une route importante. Alors, lorsque le projet de loi a été modifié pour inclure des restrictions relatives à un éventuel tonnage minimum dans ce corridor, nous y avons vu un énorme avantage réel pour des groupes de produits comme l'avoine et les cultures secondaires.

Nous avons donc participé très étroitement. Comme l'a indiqué Rick, on ne nous a pas communiqué les détails du projet de loi, mais nous étions certainement en contact avec le cabinet du ministre, et nous avons présenté certaines exigences particulières.

Senator Robichaud: I understood the first line you said you were actively lobbying for this legislation. I have no problem with that.

Mr. White you said:

In closing, the experience this year has clearly demonstrated that the railways operate in a privileged position, where statutory common carrier obligations can be skirted, punishing Canadian agricultural producers, other shippers and ultimately the national economy.

Would you elaborate a bit on that, please?

Mr. White: Sure. In our view, the statutory obligations of the railways have not been met; they have not provided this year suitable and adequate accommodation to move all the traffic offered to it. That is what the current CTA requires, and the railways were not anywhere near fulfilling that obligation, in our view.

So we're saying they must be in a privileged position to be able to skirt their statutory obligations. As a result of not moving nearly as much as they should have been, that in effect punishes agricultural producers, because right now we are looking at a 22- or 23-million tonne carry-out at least at the end of this crop year. That is certainly not acceptable, and that is certainly not, in our view, fulfilling their statutory obligation to provide suitable and adequate accommodation for the movement of all the traffic that we offered to them.

Senator Robichaud: There you go, saying "suitable and adequate," which you yourself define, but CN has said that they have transported much more grain this year than they did in previous years. So who defines "adequate" here?

Mr. White: That's why we would like to see clarity in the act. Defining "suitable and adequate" to mean meeting the needs and demands of the marketplace, i.e., the shipper and what has been offered to the railways to move.

Senator Robichaud: Did you suggest an amendment to that effect to this bill?

Mr. White: No. We support the bill in its current form, but we will be continuing to work with the government to address the "suitable and adequate accommodation" definition in the act under the 2015 review of the CTA. So we have a plan to work to get that in, but now is not the time to put it in.

Senator Robichaud: Mr. Enns, do you agree with that?

Mr. Enns: Yes, I do.

Senator Mercer: I just want to go to what Mr. White said.

You weren't anxious for amendments now, but you did say in your presentation:

Le sénateur Robichaud : J'ai bien compris que vous avez participé activement aux pressions en faveur de cette loi. Cela ne me pose aucun problème.

Monsieur White, vous avez déclaré :

Pour conclure, l'expérience vécue cette année a clairement démontré que les chemins de fer jouissent d'une position privilégiée, permettant de contourner les obligations légales placées à leur charge, pénalisant les producteurs agricoles canadiens, d'autres expéditeurs et, en fin de compte, l'économie du pays.

Pouvez-vous préciser un peu votre pensée?

M. White : Bien sûr. À notre avis, les obligations légales des chemins de fer n'ont pas été remplies. Les chemins de fer n'ont pas fourni cette année des installations convenables pour transporter toutes les marchandises qui leur étaient offertes. C'est ce qu'exige la LTC actuelle, et les chemins de fer sont loin de s'être acquittés de cette obligation, à notre avis.

Nous affirmons qu'ils sont sans doute dans une position privilégiée puisqu'ils peuvent esquiver leurs obligations légales. Parce qu'ils n'ont pas transporté autant de grain qu'ils auraient dû, les producteurs agricoles sont pénalisés et il restera probablement des stocks de 22 ou 23 millions de tonnes à la fin de la présente campagne. Ce n'est certainement pas acceptable et, selon nous, cela ne permet certainement pas de s'acquitter de l'obligation légale de fournir des installations convenables pour le transport de tous les produits que nous avons offerts.

Le sénateur Robichaud : Vous parlez d'« installations convenables », que vous définissez vous-mêmes, mais le CN a déclaré avoir transporté autant de grain cette année que les années précédentes. Qui définit ce qui constitue des « installations convenables »?

M. White : C'est pour cette raison que nous aimerions plus de clarté dans la loi. Que des « installations convenables » correspondent à ce qu'il faut pour répondre aux besoins et aux demandes du marché, c'est-à-dire l'expéditeur et les produits offerts aux sociétés ferroviaires pour qu'elles les acheminent.

Le sénateur Robichaud : Avez-vous suggéré un amendement à cet effet dans le projet de loi?

M. White : Non. Nous appuyons le projet de loi dans sa forme actuelle, mais nous continuerons de collaborer avec le gouvernement pour bien définir les « installations convenables » dans la loi lors de l'examen de la LTC en 2015. Nous avons un plan pour atteindre ce but, mais ce n'est pas le moment de le mettre en action.

Le sénateur Robichaud : Monsieur Enns, êtes-vous d'accord?

M. Enns : Oui, je suis d'accord.

Le sénateur Mercer : Je voudrais simplement revenir sur ce qu'a dit M. White.

Vous n'êtes pas pressés de proposer des amendements actuellement, mais vous avez déclaré dans votre exposé :

We, and the shipping community as a whole, continue to support the six amendments presented to the Government in 2010 by the Coalition of Rail Shippers. They remain essential to effecting meaningful change in the Service Level Agreement mechanism.

Why would we do it now if you said you don't want to do it now? You said you support it, but you don't want to do it.

Mr. White: It is certainly required. It's not that we don't want to do it. It's that we do not want to delay this bill. There are too many good pieces in it, and we need it now, as quickly as we can get Royal Assent on it. We need it now. I can't express how important it is to take what we've got and use it, and we will continue to push for these larger pieces in the 2015 review of the CTA.

Senator Mercer: Even with all its flaws.

Mr. White: I would say shortcomings, yes.

Senator Oh: Thank you, gentlemen. First of all, I would like to thank you for supporting this important piece of legislation, Bill C-30. It is important to help you quickly move out all the grain, to start your cash flows again, and most importantly, to protect your market share. As you mentioned, Australia is stepping up, so your market share on delivery of your product is very critical.

Would you agree that this is the time that we take this opportunity to do a complete overhaul on our supply chain, to look into it to prevent other things happening like what happened this year?

Mr. Enns: I think you're right. There are a lot of changes that need to be made all the way down.

One of the key things I see is that we need to be viewed as a reliable supplier of whatever grains we are. You go to international conferences, and you always keep hearing that Canada cannot be relied on to be a regular customer. Then our competition, like Australia and some of the other countries, say, "Come to us; we are reliable."

That is the key. We need to be reliable. You know yourself that if somebody gives you reliable service, you're not going to move away from him for any reason. There's usually a reason you move. That's why it's so critical that we maintain what we have.

Are there other fixes we need? Absolutely, but right now we need to get back and be viewed as a reliable source, because we do have some of the best export products in the world. We have good products we grow right across Canada, but we do have issues with reliability.

Nous, et la communauté des expéditeurs tout entière réitérons notre appui envers les six modifications présentées au gouvernement en 2010 par la Coalition des expéditeurs par rail. Elles demeurent fondamentales en vue d'un changement significatif du mécanisme régissant les ententes de niveau de service.

Pourquoi le ferions-nous maintenant si vous ne le voulez pas maintenant? Vous affirmez que vous donnez votre appui, mais vous ne voulez pas le faire.

M. White : C'est certainement nécessaire. Ce n'est pas que nous ne voulons pas le faire. Nous ne voulons pas retarder le projet de loi. Il contient trop de bons éléments, et nous en avons besoin tout de suite, dès que nous pouvons obtenir la sanction royale. Nous en avons besoin maintenant. Je ne saurais trop souligner à quel point il est important de prendre ce que nous avons et de nous en servir, et nous continuerons de promouvoir ces aspects plus larges dans l'examen de la LTC en 2015.

Le sénateur Mercer : Malgré toutes ses imperfections.

M. White : Oui. Malgré ses défauts.

Le sénateur Oh : Merci, messieurs. D'abord, j'aimerais vous remercier d'appuyer cet important projet de loi, le projet de loi C-30. Il est important de vous aider rapidement à faire transporter tout le grain, afin que les liquidités commencent à entrer de nouveau et surtout que vous protégiez vos parts de marchés. Comme vous l'avez indiqué, l'Australie accélère le pas et il est donc crucial de livrer votre produit pour maintenir votre part de marché.

Diriez-vous qu'il faut en profiter pour réexaminer de fond en comble notre chaîne d'approvisionnement, pour chercher des moyens d'empêcher que ce qui est arrivé cette année se répète à l'avenir?

M. Enns : Je pense que vous avez raison. Il y a de nombreux changements à apporter tout au long de la chaîne.

L'un des aspects essentiels selon moi est que nous devons être considérés comme un fournisseur fiable pour tous nos types de grain. Dans les conférences internationales, on ne cesse d'entendre que le Canada n'est pas fiable. Nos concurrents, l'Australie par exemple et certains autres pays, vantent leur fiabilité, à nos dépens.

Voilà la clé. Nous devons être fiables. Vous savez très bien que lorsque quelqu'un vous fournit un service fiable, vous ne l'abandonnez pas sans raison. Il y a habituellement une raison si vous allez voir ailleurs. C'est pour cela qu'il est si important de maintenir nos acquis.

Y a-t-il d'autres problèmes à régler? Certainement, mais à l'heure actuelle, nous devons reprendre pied et être considérés comme une source fiable, parce que nous avons certains des meilleurs produits d'exportation au monde. Nous avons de bons produits, que nous cultivons d'un océan à l'autre, mais nous avons un problème de fiabilité.

Mr. White: Some of these things, like regulations, we can get at fairly quickly, as soon as the bill has passed.

Senator Oh: Thank you. We will do our best.

Senator Tardif: The representatives from the two major railways that we heard this afternoon said that part of the problem was that the grain companies were sleeping at the switch, so there were cars that were being unused. They had cars available in September, August. They were not being used. What happened?

Mr. Enns: I think you have to be careful how you interpret “cars available.” Our crop in Western Canada was late this year. We seeded late in springtime, so the crop wasn’t really coming in until September, October, and it takes a while for farmers to start delivering. So the delivery period was delayed this year.

Even though the cars were available and the rail had capacity, the grain hadn’t come off the fields yet to be put into market position to sell. That was one of the areas.

Senator Tardif: Any comment from yourself? Would you agree?

Mr. White: Yes, I absolutely agree. There was a bit of a delay. However, saying that cars were available in August and September, obviously there was not nearly enough capacity put on by the railways to accommodate the crop that ultimately started coming off the field and into the system. Yes, maybe cars were available, but the railways failed to plan for a large crop. They failed to plan for winter, and the whole system broke down.

Senator Tardif: Can I ask you, are grain companies considered to be shippers according to the act?

Mr. White: Yes.

Senator Tardif: So you would be a shipper as well. Do you feel that there is transparency in the bill in the sense that the price offered to producers, would they know? There’s quite a difference, is there not? What is the spread between the price paid to the farmer and the export price?

Mr. White: That spread in the industry is called the “basis,” and that basis is a competitive spread. That’s the price signal that the elevator companies use to entice producers to deliver their product to them or to “disincent” them to deliver because the system is plugged.

M. White : Certaines mesures, comme les règlements, peuvent se prendre assez rapidement, dès que le projet de loi sera adopté.

Le sénateur Oh : Merci. Nous ferons de notre mieux.

La sénatrice Tardif : Les représentants des deux grands transporteurs ferroviaires que nous avons entendus cet après-midi ont déclaré que le problème tient en partie au fait que les entreprises céréalières n’ont pas fait leur boulot et que des wagons n’ont pas été utilisés. Ils avaient des wagons disponibles en septembre, en août aussi. Ces wagons n’ont pas été utilisés. Que s’est-il passé?

M. Enns : Je pense qu’il faut interpréter avec prudence le sens de « wagons disponibles ». La récolte a été tardive dans l’Ouest canadien cette année. Nous avons semé tard au printemps, de sorte que la moisson n’a pas pu se faire avant septembre ou octobre, et il faut un certain temps avant que les agriculteurs commencent à livrer. La période de livraison a donc été retardée cette année.

Même s’il y avait des wagons disponibles et que les transporteurs ferroviaires avaient des capacités, le grain n’avait pas encore été moissonné et ne pouvait pas être mis en marché. C’est l’un des facteurs.

La sénatrice Tardif : Et vous? Êtes-vous d’accord?

M. White : Oui, je suis tout à fait d’accord. Il y a eu un léger retard. Mais de là à affirmer que des wagons étaient disponibles en août et en septembre... Chose certaine, les chemins de fer sont loin d’avoir mis en place les capacités nécessaires pour absorber les produits qui ont fini par être récoltés et arriver dans le système. Oui, il y avait peut-être des wagons disponibles, mais les chemins de fer n’avaient pas prévu une récolte abondante. Ils n’ont pas planifié pour l’hiver et tout le réseau s’est effondré.

La sénatrice Tardif : Les entreprises céréalières sont-elles considérées comme des expéditeurs selon la loi?

M. White : Oui.

La sénatrice Tardif : Alors, vous êtes aussi un expéditeur. Pensez-vous que le projet de loi est transparent en ce qui concerne le prix offert aux producteurs? Il y a une grande différence, n’est-ce pas? Quel est l’écart entre le prix payé à l’agriculteur et le prix à l’exportation?

M. White : Dans l’industrie, cet écart est appelé la « base » et cette base est un écart concurrentiel. C’est le signal de prix qu’utilisent les entreprises de stockage pour inciter les producteurs à livrer leur produit ou les décourager de le faire lorsque le système est engorgé.

Right now, basis-level spreads are tremendously wide, meaning it would be very expensive for a farmer to deliver if they had the opportunity. That is the market signal saying, “We don’t want your grain in the system because the system is still plugged, so please don’t deliver. If you do, we’re going to charge you big time for it.”

Senator Tardif: I’ve been told that producers are getting about 48 per cent, and last year it was about 87 per cent; is that correct?

Mr. White: I don’t have the details on that. It could be correct, but I can’t verify the accuracy of that.

Senator Tardif: It’s also been said that grain companies are getting a lot of the money, it’s not going into the hands of the producer, and that this act will provide compensation for the shippers, the grain companies, but not necessarily to the producer. Do you think that is fair and equitable?

Mr. White: There’s also a provision in the bill to allow the Canadian Grain Commission to award and work with farmers to get compensation out of grain companies for contracts that the grain companies sign with the farmers but did not uphold their end on. There is some thought put into that and some legislation that is being contemplated to provide that as an avenue.

Senator Tardif: When you say “contemplated,” that means further down the line?

Mr. White: No. I think it comes into effect with the rest of it, but it will take some time for the industry and the grain commission to figure out exactly how that mechanism will work.

Senator Tardif: Mr. Enns, any comment?

Mr. Enns: I think, in fairness, the grain companies have incurred some huge costs having those ships waiting in the harbour in Vancouver and paying the demurrage. That has fallen on the grain companies over here. So to say they’ve been pocketing the windfall over here, they’ve had some unexpected expenses, too.

I talked to a top executive who has been scrambling the same way. He said, “You guys have been yelling at us for not taking your grain,” from the farmers’ perspective, but said, “We’ve also had the same people yelling at us for not fulfilling our contracts with the wheat made for the export market.”

I think everybody has been hit hard this year. To say someone has had windfall profits on this thing, I don’t have the proof, but I would really question it. In a situation like this, there usually aren’t too many winners.

Senator Tardif: Thank you.

The Chair: Thank you to the witnesses for sharing your opinions and thoughts and comments with us.

À l’heure actuelle, les écarts sont extrêmement grands, ce qui signifie que la livraison coûterait très cher à l’agriculteur. C’est le signal du marché qui indique qu’on ne veut pas du grain de l’agriculteur dans le système parce que le système est tellement engorgé qu’il vaut mieux ne pas livrer. Si l’agriculteur veut livrer quand même, il doit payer le prix fort.

La sénatrice Tardif : On m’a dit que les producteurs obtiennent environ 48 p. 100 et que, l’an dernier, ils ont obtenu environ 87 p. 100. Est-ce exact?

M. White : Je n’ai pas de données précises à ce sujet. Ces taux sont peut-être exacts, mais je ne peux pas le vérifier.

La sénatrice Tardif : On a dit également que les entreprises céréalières sont les grandes gagnantes, que l’argent ne va pas aux producteurs, et que la loi indemniserait les expéditeurs, les entreprises céréalières, mais pas nécessairement les producteurs. Pensez-vous que c’est juste et équitable?

M. White : Le projet de loi prévoit une disposition qui permettrait à la Commission canadienne des grains de collaborer avec les agriculteurs pour qu’ils obtiennent une indemnisation des entreprises céréalières qui ont signé des contrats avec les agriculteurs et qui ont manqué à leurs obligations. On réfléchit à cette question et une mesure législative est envisagée en ce sens.

La sénatrice Tardif : « Envisagée », cela veut dire plus tard?

M. White : Non. Je pense que cette mesure entrerait en vigueur en même temps que le reste du projet de loi, mais il faudra un certain temps pour que l’industrie et la commission des grains déterminent exactement comment ce mécanisme fonctionnera.

La sénatrice Tardif : Vous voulez intervenir, monsieur Enns?

M. Enns : Pour être juste, je pense que les entreprises céréalières ont dû assumer des coûts énormes parce que les navires attendaient dans le port de Vancouver et qu’il fallait payer des droits de stationnement. Ce sont les entreprises céréalières qui ont dû payer. Alors il ne serait pas juste d’affirmer qu’elles en profitent et s’empressent les poches. Elles ont aussi eu des dépenses inattendues.

J’ai parlé à un haut dirigeant qui s’arrache les cheveux lui aussi. Il m’a dit : « Vous nous engueulez parce que nous ne prenons pas les grains et les agriculteurs nous engueulent parce que nous ne remplissons pas nos contrats pour le blé destiné à l’exportation. »

Je pense que tout le monde a été durement frappé cette année. Certains affirment peut-être que quelqu’un a pu profiter de la situation. Je ne peux pas le prouver, mais j’en doute. Dans une situation comme celle-là, il y a rarement beaucoup de gagnants.

La sénatrice Tardif : Merci.

Le président : Merci aux témoins de nous avoir fait part de vos opinions, vos réflexions et vos observations.

Before we conclude today, I remind all members that the committee will continue to hear witnesses with regard to Bill C-30, the proposed fair rail for grain farmers act, on Thursday, May 15, from 8 a.m. to 10 a.m. and then in the afternoon from 2 p.m. to 3 p.m.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, May 15, 2014

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, to which was referred Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures, met this day at 8:03 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Percy Mockler (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Witnesses, thank you for accepting our invitation to be here today and to share your opinions or comments. I welcome you to this meeting of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. My name is Percy Mockler, senator from New Brunswick and chair of the committee. I would like to ask each senator to introduce themselves, starting with the deputy chair.

Senator Mercer: I'm Senator Terry Mercer from Nova Scotia.

[*Translation*]

Senator Robichaud: Fernand Robichaud, Saint-Louis-de-Kent, New Brunswick, and a Habs fan.

[*English*]

Senator Tardif: Claudette Tardif from Alberta.

Senator Oh: Senator Oh, Ontario.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Good morning. I am Jean-Guy Dagenais from Quebec, a Habs fan.

[*English*]

Senator Eaton: Nicky Eaton, Ontario. Go Habs go.

Senator Plett: Don Plett from Manitoba, and I'm the sponsor of the bill.

Senator Ogilvie: Kelvin Ogilvie, Nova Scotia.

The Chair: Thank you, honourable senators.

Today we are continuing our study of Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures.

Avant de terminer aujourd'hui, je rappelle à tous les membres du comité que nous continuerons d'entendre des témoins concernant le projet de loi C-30, la loi proposée sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains, le jeudi 15 mai, de 8 heures à 10 heures le matin, puis de 14 heures à 15 heures, dans l'après-midi.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le jeudi 15 mai 2014

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, auquel a été renvoyé le projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures, se réunit aujourd'hui, à 8 h 3, pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Percy Mockler (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bienvenue au Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Je remercie les témoins d'avoir accepté notre invitation à témoigner. Je m'appelle Percy Mockler, sénateur du Nouveau-Brunswick et président du comité. Chers collègues, je vous demanderais de vous présenter; nous commencerons par le vice-président.

Le sénateur Mercer : Je suis le sénateur Terry Mercer, de la Nouvelle-Écosse.

[*Français*]

Le sénateur Robichaud : Fernand Robichaud, Saint-Louis-de-Kent, au Nouveau-Brunswick, partisan des Canadiens de Montréal.

[*Traduction*]

La sénatrice Tardif : Claudette Tardif, de l'Alberta.

Le sénateur Oh : Sénateur Oh, de l'Ontario.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Bonjour. Je suis Jean-Guy Dagenais, du Québec, partisan des Canadiens.

[*Traduction*]

La sénatrice Eaton : Nicky Eaton, de l'Ontario. Go Habs go.

Le sénateur Plett : Don Plett, du Manitoba. Je suis le parrain du projet de loi.

Le sénateur Ogilvie : Kelvin Ogilvie, de la Nouvelle-Écosse.

Le président : Merci, chers collègues.

Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

We have this morning, as our first panel, Mr. Robert Ballantyne, Professional Engineer, President, Freight Management Association of Canada. From the Canadian Trucking Alliance, we have with us Mr. Stephen Laskowski, Vice President, Economic Affairs, and Mr. Jonathan Blackham, Policy and Government Relations Assistant.

Thank you for accepting our invitation. I have been instructed by the clerk that the first presenter will be Mr. Ballantyne, to be followed by Mr. Laskowski. At this time, I will ask Mr. Ballantyne to give his presentation, and, after the presentations are made, senators will ask questions.

Robert H. Ballantyne, P. Eng., President, Freight Management Association of Canada: Thank you very much, Mr. Chair. Even though I was born and brought up in Toronto, I think I'm a Montreal Canadians fan today as well.

I appreciate the opportunity to speak on Bill C-30. Our association, the Freight Management Association of Canada, was originally the Canadian Industrial Transportation Association and has been representing the freight transportation concerns of Canadian industry to various levels of government and international agencies since 1916. Despite appearances, I was not at the first meeting.

I will only comment on the sections of Bill C-30 that would amend the Canada Transportation Act. In these brief comments, I will attempt to provide some context on how we arrived at this point and look at future needs.

During the run-up to Bill C-8, which was the last amendment to the Canada Transportation Act from a statutory review, there were widespread complaints about rail service from across the country. With the passage of Bill C-8 in June 2008, the government agreed to undertake an independent review of rail service. The rail service panel recognized the fundamental railway shipper problem and stated in its 2011 final report:

This railway market power results in an imbalance in the commercial relationships between railways and other stakeholders.

Canadian railway law has acknowledged for over a century that rail freight is not a normally functioning competitive market. The government's response to the service review was to introduce Bill C-52, the Fair Rail Freight Service Act, which became law in June 2013. Bill C-52 breaks new ground by providing all rail shippers with the right to a service level agreement through arbitration if one can't be directly negotiated with the rail carrier.

Ce matin, dans notre premier groupe de témoins, nous accueillons M. Robert Ballantyne, qui est ingénieur et président de l'Association canadienne de gestion du fret. Représentant l'Alliance canadienne du camionnage, nous accueillons M. Stephen Laskowski, qui est vice-président aux Affaires économiques, et M. Jonathan Blackham, qui est adjoint, Politique et relations gouvernementales.

Merci d'avoir accepté notre invitation. Le greffier m'a indiqué que M. Ballantyne commencera, puis ce sera au tour de M. Laskowski. Je demanderais maintenant à M. Ballantyne de faire son exposé. Les sénateurs poseront des questions après les exposés.

Robert H. Ballantyne, Ing., président, Association canadienne de gestion du fret : Merci beaucoup, monsieur le président. Même si je suis né à Toronto et que j'y ai grandi, je pense que je suis aussi un partisan du Canadien de Montréal aujourd'hui.

Je vous remercie de me donner l'occasion de parler du projet de loi C-30. L'Association canadienne de gestion du fret, auparavant appelée l'Association canadienne de transport industriel, défend les intérêts de l'industrie canadienne dans le secteur du transport du fret auprès de divers ordres de gouvernement depuis 1916. Je n'ai pas assisté à la première réunion, contrairement à ce que l'on pourrait penser.

Je me concentrerai uniquement sur les articles du projet de loi C-30 qui modifieraient la Loi sur les transports au Canada. Au cours de ce bref exposé, je vais tenter de vous expliquer comment nous en sommes arrivés à la situation actuelle et vous donner un aperçu des besoins futurs.

Durant la période précédant la présentation du projet de loi C-8, qui est la modification à la Loi sur les transports au Canada à la suite d'un examen prévu par la loi, de nombreuses plaintes sur le service ferroviaire se sont fait entendre partout au pays. En adoptant le projet de loi C-8 en juin 2008, le gouvernement a convenu d'entreprendre un examen indépendant du service ferroviaire. Le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises a reconnu ce problème fondamental et a indiqué ce qui suit dans son rapport final de 2011 :

Ce pouvoir sur le marché des chemins de fer entraîne un déséquilibre dans les relations commerciales entre les chemins de fer et les autres intervenants.

Depuis plus d'un siècle, les lois canadiennes sur les chemins de fer reconnaissent que le transport ferroviaire des marchandises n'est pas un marché concurrentiel comme les autres. En réponse à l'examen indépendant, le gouvernement a présenté le projet de loi C-52, Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises, qui est entrée en vigueur en juin 2013. Le projet de loi C-52 innove, en ce sens qu'il accorde aux expéditeurs le droit à une entente sur le niveau de service fixée par arbitrage s'ils ne peuvent négocier une entente de service directement avec les sociétés ferroviaires.

However, some of the most significant recommendations of the rail service review did not find their way into Bill C-52. The government declined to accept any of the six recommendations proposed by the Coalition of Rail Shippers — a coalition of 19 industry associations, which I chair — to strengthen Bill C-52. Consequently, there have been no shipper attempts to use the provisions of Bill C-52 to obtain a service level agreement.

Bill C-30 provides another opportunity to revisit the shortcomings of Bill C-52. Clause 5.1 of Bill C-30, which amends subsection 116(4) of the Canada Transportation Act, addresses one of the shortcomings; namely, the need to compensate shippers for expenses incurred because a railway is in violation of its service obligations either under a service level agreement or a confidence contract. The definition of “expenses” in the agency regulations will be an issue in determining how effective this provision will be.

Clause 7 of Bill C-30 provides authority for the agency to extend interswitching limits “for the regions or goods that it specifies.” This amendment to the interswitching regulations will allow the agency to give effect to the government’s policy announcement to extend a maximum interswitching limit on the Prairie provinces from 30 to 160 kilometres for all shippers, not just grain shippers. The interswitching regulations have been used for the shippers over many decades and are a surrogate for real competition.

The other significant provision of Bill C-30 that is relevant to all shippers is clause 8, which authorizes “The agency to make regulations specifying what constitutes operational terms . . .” to be included in a service level agreement. While it is unclear how the agency and the government will use this provision, it could be a vehicle for achieving some of the shipper amendments rejected by the government during the Bill C-52 debates.

The current backlog of grain is an unusual situation and government did feel compelled to intervene. However, there is concern within the shipper community that singling out one industry group in such a manner could cause service problems for other shippers.

Our association includes among its members both grain companies and shippers from many other industries. We have informed our membership that targets set in Bill C-30 originated with CN and CP, and we have to start with the premise that the railways would have only offered another targets if they felt they could maintain the level of service for other shippers.

Toutefois, certaines des plus importantes recommandations de l’examen des services de transport ferroviaire de marchandises ne figurent pas dans le projet de loi C-52. Six des recommandations proposées par la Coalition des expéditeurs par rail — une coalition de 19 associations de l’industrie dont j’assume la présidence — visant à renforcer le projet de loi C-52 n’ont pas été acceptées par le gouvernement. Par conséquent, aucun expéditeur n’a invoqué les dispositions du projet de loi C-52 pour obtenir un accord sur les niveaux de service.

Le projet de loi C-30 constitue une autre occasion d’examiner les lacunes du projet de loi C-52. L’article 5.1 du projet de loi C-30, qui modifie le paragraphe 116(4) de la Loi sur les transports au Canada, vise à corriger une de ces lacunes : la nécessité d’indemniser les expéditeurs lésés des dépenses qu’ils ont supportées en conséquence du non-respect des obligations de la compagnie ferroviaire prévues dans un accord sur les niveaux de service ou un contrat confidentiel. L’efficacité de cette disposition est liée à la définition que l’on donnera au terme « dépenses » dans les règlements de l’office.

L’article 7 du projet de loi C-30 précise que l’office peut, quant au règlement sur l’interconnexion, prévoir des distances différentes « selon les régions ou les marchandises qu’il précise ». Cette modification au règlement sur l’interconnexion permettra à l’office d’appliquer la politique annoncée par le gouvernement faisant passer de 30 à 160 kilomètres la limite d’interconnexion maximale dans les provinces des Prairies pour tous les expéditeurs et non pour les expéditeurs de produits céréaliers. Le règlement sur l’interconnexion s’applique aux expéditeurs depuis de nombreuses décennies en lieu et place d’une véritable concurrence.

Une autre disposition importante du projet de loi C-30 est pertinente pour les expéditeurs. Il s’agit de l’article 8, qui précise que dans une entente de niveau de service, « L’Office peut, par règlement, préciser ce qui constitue des conditions d’exploitation... » Bien que l’on ne sache pas comment l’office et le gouvernement utiliseront cette disposition, elle pourrait servir à mettre en place certaines modifications proposées par les expéditeurs et rejetées par le gouvernement pendant les discussions au sujet du projet de loi C-52.

L’arriéré du transport des grains que l’on voit actuellement est une situation inhabituelle et le gouvernement a jugé qu’il devait intervenir. Cependant, les acteurs du secteur de l’expédition craignent que le fait de créer une telle exception pour un groupe industriel n’entraîne des problèmes de service pour les autres expéditeurs.

Parmi ses membres, notre association compte des sociétés céréalères et des expéditeurs de beaucoup d’autres industries. Nous avons informé nos membres que le CN et le CP sont à l’origine des objectifs fixés dans le projet de loi C-30. On ne peut qu’émettre l’hypothèse selon laquelle les sociétés ferroviaires auraient proposé d’autres objectifs si elles avaient estimé être capables de maintenir le même niveau de service pour les autres expéditeurs.

Anecdotal evidence to date is unclear as to what has been the effect on other industries. Interventions such as those in Bill C-30 need to be applied carefully and only under the most extraordinary circumstances.

Two basic issues that the forthcoming statutory review of the act should address are: one, the need to provide appropriate rail capacity for the needs of Canadian industry over the coming decades; and, two, the need to improve the relationship and trust between the railways and significantly large segments of their customer base.

That ends my remarks, and I would be pleased to answer any questions members might have.

The Chair: Thank you.

Mr. Laskowski, please make your presentation.

Stephen Laskowski, Vice President, Economic Affairs, Canadian Trucking Alliance: Thank you for having us here today. We have members involved in the grain hauling industry — I have members who haul all aspects of the economy. I will explain a little bit of the background of what CTA is in a kind of Background 101— a 60,000-foot version — of rail and truck shipments, why product moves by rail and why it moves by truck. Then I'll get into the specifics of the grain-hauling industry, this past boon crop, how the trucking industry reacted and how it sees things going forward.

The Canadian Trucking Alliance is an association and a lobby group of the seven provincial trucking associations from across Canada. Our board consists of members of the for-hire trucking industry throughout Canada, but its policy is driven through local provincial mandates. So although we are a national organization, we take great pride in the fact that all our policy is from the grassroots and provincial level. In a case like this, for example, we worked with our Western colleagues to come up with the information we will provide you here today.

In total, we represent about 4,500 member trucking companies, both big and small. The vast majority of the trucking companies that belong to the Canadian Trucking Alliance would have less than 20 trucks. We also represent the trucking industry, and like every industry that is going through amalgamation, we have some trucking companies that have 5,000 to 7,000 trucks. It's a balancing act when bringing forward policy. It's one vote, one company, so it's no different than Parliament: The big guys have a vote, but the little guys have the same amount of votes, so it is a balancing act as we move forward.

Jusqu'à maintenant, les témoignages ne permettent pas de dire quels sont les effets sur les autres industries. Quant à l'application d'interventions comme celles prévues dans le projet de loi C-30, il convient de faire preuve de prudence et de le faire seulement en cas de circonstances exceptionnelles.

Le prochain examen législatif de la loi devrait régler les deux problèmes fondamentaux suivants : offrir à l'industrie canadienne, pour les prochaines décennies, une capacité de transport ferroviaire qui correspond à ses besoins; deuxièmement, la nécessité d'améliorer les rapports et la confiance qui existent entre les sociétés ferroviaires et une bonne partie de leur clientèle.

C'est là-dessus que se termine mon exposé. Je serai heureux de répondre aux questions des membres du comité.

Le président : Merci.

Monsieur Laskowski, veuillez faire votre exposé, s'il vous plaît.

Stephen Laskowski, vice-président, Affaires économiques, Alliance canadienne du camionnage : Merci de nous accueillir aujourd'hui. Certains de nos membres œuvrent dans le transport du grain; d'autres ont des activités dans tous les secteurs de l'économie. En guise d'aperçu de l'Alliance canadienne du camionnage, je vais en quelque sorte vous donner un cours d'initiation — version longue, 60 000 pieds — sur le transport par rail et le transport par camion et vous dire pourquoi on opte pour un mode de transport plutôt que l'autre. Ensuite, je vous parlerai de l'industrie du transport du grain, de la récente récolte — une véritable bénédiction —, de la réaction de l'industrie du camionnage et de son point de vue sur l'avenir.

L'Alliance canadienne du camionnage est à la fois une association et un groupe de pression composé de sept associations de camionnage provinciales de partout au Canada. Notre conseil d'administration est formé de membres de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui, mais sa politique est fixée en vertu de mandats provinciaux, à l'échelle locale. Par conséquent, nous sommes très fiers du fait que toutes nos politiques sont amorcées aux échelles locale et provinciale. Par exemple, dans un cas comme celui-ci, nous avons collaboré avec nos collègues de l'Ouest canadien pour recueillir les renseignements que nous vous donnerons aujourd'hui.

Nous représentons environ 4 500 entreprises de camionnage de toutes tailles. La grande majorité des entreprises de camionnage qui sont membres de l'Alliance canadienne du camionnage ont moins de 20 camions. Nous représentons aussi l'industrie du camionnage. Comme toute industrie touchée par une vague de fusions, certaines entreprises de camionnage ont entre 5 000 et 7 000 camions. Présenter une politique est un exercice d'équilibre délicat. Chaque entreprise détient un vote. C'est donc comme au Parlement : les gros joueurs ont un vote, mais les petites entreprises disposent du même nombre de votes. La suite des choses est donc une question d'équilibre.

With regard to the grain movements, CTA has reached out to our membership and gotten a sense of what happened over this boon crop, as Bob has mentioned; how they saw it happen; and how they see things going forward.

Before I get into that, we need to understand what the trucking industry does for the manufacturing community and the farming community, and what rail does for those communities. Trucking and rail are both transportation modes, and we do compete. If you had to draw a line, there is an overlap, but it's not as big an overlap as you may think. It's getting bigger and bigger as the railways are increasing on-time performance, but there is still a large market that is specific to the trucking industry and a large market that's specific to the railway industry.

If I had to generalize grain, that is a rail market, for the most part; it's a railway sector. Our members service the grain industry, but from a 60,000-foot view looking at what the grain market is from a transportation standpoint, it's a rail-dominated sector. That is most likely for the foreseeable future.

Why is that? Trucking is paid probably more for on-time performance. If it's a higher-value product and more time sensitive, it's going to move by truck. If it's less value and moving longer distance, it's going to move by rail. It's sort of a generalization because the market is evolving, but if I had to generalize it, that's how I would do it. That gives you a sense of why the grain market is the way it is.

In terms of the current situation regarding grain routes with trucking routes — where trucking takes place in the grain market — it's no different than what happened in the 1940s during World War II. There was a big labour strike in the rail industry. What happened? Trucking emerged. There was no rail strike in this case with the grain industry, but when the railway industry started rationalizing lines in Western Canada and certain spur lines shut down, the product still had to get to market from those spur lines. That's where trucking comes in. The average length of haul for a grain shipment in trucking is about 212 kilometres. That's a real short haul in trucking.

In terms of what's happening today, as our members look forward, they see a normalized market with regard to grain shipments. It's business as usual for them. Other than perhaps what's going to happen this summer, the folks figure they'll be a little bit busier this summer still taking care of the backlog. Historically, during the summer months in terms of the trucking industry moving grain, the trucks wouldn't be moving as much. This year, they expect the trucks to move to take care of the backlog; however, once we get into a fall harvest, unless there is another massive bumper crop — because that's what drove this — they expect it will be business as usual.

En ce qui concerne le transport du grain, l'ACC a consulté ses membres pour avoir une idée de la situation liée à cette récolte exceptionnelle, dont Bob a parlé, pour savoir ce qu'ils ont observé et savoir comment ils voient l'avenir.

Mais avant, il faut comprendre le rôle de l'industrie du camionnage auprès des fabricants et des agriculteurs, de même que le rôle des sociétés ferroviaires à l'égard de ces secteurs. Le camionnage et le rail sont deux modes de transport en concurrence. Si l'on traçait une ligne, on verrait un chevauchement, mais il n'est pas aussi important qu'on pense. Il augmente en fonction de l'augmentation de la ponctualité des services de chemin de fer, mais l'industrie du camionnage et les sociétés ferroviaires ont chacun un marché important qui leur est propre.

En général, le transport du grain est surtout un marché pour le secteur ferroviaire. Nos membres desservent l'industrie céréalière, mais dans l'ensemble, le transport du grain est dominé par le secteur ferroviaire et il le restera vraisemblablement dans un avenir prévisible.

Pourquoi? Dans l'industrie du camionnage, la ponctualité se paie probablement plus cher. S'il s'agit d'un produit de plus grande valeur ayant un délai de livraison plus court, on aura recours au transport par camion. Si le produit est de plus faible valeur et qu'il est destiné à un marché plus éloigné, on utilisera le chemin de fer. Je généralise, en quelque sorte, parce que le marché évolue, mais si je devais généraliser, c'est ainsi que je le ferais. Cela explique en partie la structure actuelle du marché du grain.

Pour ce qui est de la situation actuelle concernant les itinéraires du grain et les trajets de camionnage — soit le recours au camionnage sur le marché du grain —, la situation est semblable à ce qui s'est produit dans les années 1940, après la Seconde Guerre mondiale. L'industrie du chemin de fer a alors été aux prises avec une importante grève des travailleurs. Que s'est-il produit alors? Il y a eu l'essor du camionnage. Dans le cas présent, par rapport à l'industrie céréalière, il n'y a pas de grève des chemins de fer, mais lorsque l'industrie ferroviaire a commencé à rationaliser les lignes dans l'Ouest du Canada et a cessé d'exploiter certaines lignes secondaires, il fallait tout de même que les produits qu'on y transportait se rendent aux marchés. C'est alors que le camionnage entre en jeu. Dans le secteur du camionnage, la distance moyenne pour le transport d'un chargement de grain est d'environ 212 kilomètres, ce qui est une distance très courte pour ce secteur.

Aujourd'hui, tandis que nos membres vont de l'avant, ils constatent que le marché du transport du grain est normalisé. Pour eux, tout fonctionne comme d'habitude. Sauf en cas de situation exceptionnelle cet été, les gens s'attendent à un marché légèrement plus fort cet été en raison du retard à rattraper. Habituellement, les mois d'été sont plutôt tranquilles pour le transport du grain par camion. Cette année, on prévoit un recours au camionnage afin d'éliminer l'arriéré. Toutefois, nos membres s'attendent à une situation normale, sauf s'il y a une autre récolte exceptionnelle comme celle qui a entraîné cette situation.

The question we asked is “Are there more entrants in the market?” It is like any other business in that if there is more product, more money on the table. Did we see more people in the trucking industry get into this market and serve the grain market? The answer was “no.” The reason was twofold. First, it’s expensive. To run a tractor-trailer combination that would serve the grain industry, it’s anywhere between \$225,000 and \$250,000 per unit. That’s a lot of money. It’s one thing to have a one-off bumper crop, but if you could say it will be like that for 10 years, then somebody might jump into the market. But you’re going to be more cautious when that kind of capital is required to get into it.

The other aspect for us is that, like other sectors you read about — and no doubt you senators have discussed this — the issue here is driver shortage. We have a significant labour shortage in the trucking industry. We have the largest percentage of employees nearing retirement than any other sector in Canada. That’s another challenge in that even if there were an opportunity to bring in more trucks because of a bigger market opportunity, obviously you need human capital, and not just any human capital: You need professionally trained drivers. They share the road with the public and they’re handling big pieces of equipment. They’re not an easy thing to replace. So that is another one of the challenges we have.

From a go-forward position with regard to the grain industry, we see stabilization from a transportation perspective. We see this traditionally and holistically as a railway market and we’re here to serve our customers in our specific spur lanes.

Thank you very much for your time, senators.

The Chair: Senators, we will try to stick to the time frame we have. To do that we will need senators to stay on question, and also to help the chair permit all senators to ask their questions because almost all senators have asked to have at least one question.

Senator Mercer: Gentlemen, thank you for being here.

Mr. Laskowski, I’m surprised you didn’t zero in on a problem that I’ve been told exists by a number of farmers I’ve spoken to in Western Canada. The reason that trucks aren’t part of the solution here is that it’s difficult to have a return trip if you’re hauling grain south to the U.S. Truckers aren’t interested in hauling grain to the U.S. and turning around and coming back empty. Is this one of the issues?

Mr. Laskowski: That’s natural. Grain trucks move by B-trains, and there is a specifically designed B-train for grain. There are two types of trucks; I’m sure you’ve all seen them. A normal truck

Nous avons cherché à savoir s’il y avait plus de joueurs sur le marché. Comme tous les autres marchés, plus de produits, cela signifie qu’il y a plus d’argent à faire. Avons-nous vu plus de gens de l’industrie du camionnage se lancer dans ce marché pour desservir l’industrie du grain? La réponse est non, et ce, pour deux raisons. Il y a d’abord le coût. Pour exploiter un camion gros porteur pour desservir l’industrie du grain, il en coûte entre 225 000 \$ et 250 000 \$ par camion. C’est beaucoup d’argent. Une récolte exceptionnelle, c’est une chose, mais si l’on pouvait prédire que ce serait comme cela pendant 10 ans, quelqu’un pourrait décider de se lancer dans ce marché. Or, lorsqu’il faut un tel capital pour investir un marché, cela incite à une plus grande prudence.

Pour nous, comme dans d’autres secteurs, l’autre aspect — et vous en avez sûrement discuté —, c’est la pénurie de chauffeurs. L’industrie du camionnage affronte une grave pénurie de main-d’œuvre. Notre taux de travailleurs approchant l’âge de la retraite est plus élevé que dans tout autre secteur au Canada. Même si nous avions l’occasion d’ajouter des camions pour répondre à un marché plus important, ce serait difficile, car il faut manifestement un capital humain, et pas n’importe lequel. On parle de chauffeurs ayant reçu une formation professionnelle, car ils partagent la route avec le public et conduisent des véhicules imposants. Les remplacer n’est pas facile. C’est là une autre de nos difficultés.

Pour ce qui est d’une perspective d’avenir par rapport à l’industrie du grain, nous estimons qu’il y aura une stabilisation dans le secteur du transport. Dans l’ensemble, il s’agit d’un marché axé sur le transport ferroviaire, et nous y sommes pour desservir notre clientèle de lignes secondaires précises.

Mesdames et messieurs les sénateurs, je vous remercie de votre temps.

Le président : Chers collègues, nous allons essayer de nous en tenir à l’horaire établi. Pour ce faire, et aussi pour aider la présidence à permettre à tous les sénateurs de poser leurs questions — puisque vous avez presque tous demandé l’occasion de poser au moins une question —, vous devez vous en tenir à la question.

Le sénateur Mercer : Merci d’être venus, messieurs.

Monsieur Laskowski, je suis surpris que vous n’ayez pas abordé le problème dont m’ont parlé plusieurs agriculteurs de l’Ouest canadien. La raison pour laquelle le camionnage ne fait pas partie de la solution dans ce dossier, c’est la difficulté de trouver un chargement pour le voyage de retour lorsque l’on transporte du grain au sud de la frontière, aux États-Unis. Les camionneurs ne veulent pas transporter du grain aux États-Unis pour ensuite revenir au Canada avec un camion vide. Est-ce un des problèmes?

M. Laskowski : C’est normal. Le transport du grain se fait à l’aide de trains doubles de type B dont il existe un modèle conçu précisément pour le transport du grain. Il y a deux types de

would go north-south in a flatbed or a dry van trailer, just a square box. You can put any commodity in there, so you can be much more flexible to your point.

To your point, yes, if you can get the grain down to the south that's great, but then you have to convince your customer because it's going to be difficult as it's such a specialized piece of equipment. What are you going to put in it? Most likely the chances are it's going to be very difficult. Now you have to convince your customer. The customer wants to pay to move from point A to point B. The customer is not interested in helping you go back from B to A, so that is an issue.

Again, that's a very structural component of it. That's why I say, in generalizations, this is a railway versus trucking market, and that is why it is. Specialized pieces of equipment are difficult to fill when you move outside the commodity.

Senator Mercer: Mr. Ballantyne, I appreciate your presentation and I recall the coalition amendments proposed to Bill C-52. I was disappointed then and am disappointed now that they haven't seized the opportunity when making amendments so that they could include some of the commitments that have been long overdue.

You say interventions such as Bill C-30 need to be applied very carefully and only under the most extraordinary circumstances. Are these extraordinary circumstances?

Mr. Ballantyne: Senator, I think they are. As has been mentioned about this grain shipment, and repeating what everyone else has said, this was a record grain crop. It was a very difficult winter. We did see the end of the Wheat Board in terms of the way grain has been marketed. With so much grain and the value of that grain on world markets being left on the farms, it was an extraordinary situation in this particular case.

It really is something to be very careful about. Railway is a network kind of business. The railways do have a problem of attempting to provide the right amount of equipment at the right place at the right time, and crews to handle it not only for grain but for all shipments. The issues that Steve raised, in terms of the return of the equipment with trucks, are true of rail as well. Transportation always is a more complex business than it looks like on the surface. When you see a train going by, it's pretty obvious what's going on; it's going from A to B. But having the right amount of equipment at the right place, at the right time, with the right number of crew and getting the empties back, and all the rest of it, is very complex.

Senator Mercer: What happens though, Mr. Ballantyne, if this is not a one-off? I'm hoping that this crop is now the new baseline from which we can grow and get even more grain. The object of the game is to expand and create more jobs and have farmers doing better. What happens in the future? If my wish were to

camions; je suis certain que vous les avez vus. Le transport nord-sud par camion normal se ferait à l'aide d'un camion à plate-forme ou une remorque à conteneur sec, une boîte, en quelque sorte. On peut y transporter n'importe quelle marchandise; donc, il y a une plus grande marge de manœuvre par rapport au point que vous avez soulevé.

À cet égard, c'est en effet formidable de transporter le grain au sud de la frontière, mais vous devrez alors convaincre votre client, parce qu'étant donné la nature spécialisée de l'équipement, trouver un chargement pour le trajet de retour sera difficile. Que pourrez-vous transporter? Il est fort probable que ce sera très difficile à trouver. Vous devez maintenant convaincre votre client, car il veut payer pour un transport du point A au point B, mais non pour le voyage de retour. Donc, cela pose problème.

Encore une fois, c'est un aspect intrinsèquement structurel. Voilà pourquoi je dis qu'en général, c'est un marché pour le transport ferroviaire plutôt que pour le camionnage. Voilà l'explication. Il est difficile de transporter d'autres produits lorsque l'on a de l'équipement spécialisé.

Le sénateur Mercer : Monsieur Ballantyne, je vous remercie de votre exposé, et je me souviens des amendements au projet de loi C-52 proposés par la coalition. J'étais déçu à l'époque et je suis déçu aujourd'hui de voir qu'on ne profite pas de l'occasion pour intégrer certains engagements attendus depuis longtemps.

Vous dites que les interventions comme le projet de loi C-30 doivent être faites avec prudence et dans des circonstances extraordinaires seulement. S'agit-il de circonstances extraordinaires?

M. Ballantyne : Je crois que oui, sénateur. Comme on l'a fait valoir au sujet de ces cargaisons de grain, et pour répéter ce que tout le monde a dit, nous avons eu des récoltes record. L'hiver avait été très difficile. Cela a marqué la fin de la Commission du blé quant à la façon de commercialiser le grain. En raison de la quantité de grains sur les fermes et de leur valeur sur les marchés, il s'agissait d'une situation extraordinaire.

Il faut vraiment faire attention. Les chemins de fer forment un réseau. Les compagnies de chemin de fer ont du mal à fournir les bons équipements au bon endroit et au bon moment, de même que les équipes nécessaires non seulement pour le grain, mais pour tous les chargements. Les problèmes soulevés par Steve au sujet du retour de l'équipement pour les camions valent également pour les chemins de fer. Le transport est toujours plus complexe qu'il n'en a l'air. Lorsqu'on voit un train passer, c'est assez évident qu'il s'en va du point A au point B. Mais il est très difficile d'avoir les bons équipements au bon endroit et au bon moment, avec la bonne équipe, et de retourner les wagons vides.

Le sénateur Mercer : Qu'arrivera-t-il, monsieur Ballantyne, s'il ne s'agit pas d'une situation unique? J'espère que ces récoltes constitueront la nouvelle base qui nous permettra de grandir et de produire encore plus de grain. Le but du jeu est d'accroître les activités et de créer plus d'emplois, et d'améliorer la situation des

come true that this is the baseline and will move forward, how will we respond? Will we have to do this extraordinary effort every year?

Mr. Ballantyne: We would hope not. As has always happened in the past, if this does become the new norm — and I think everybody would agree that they hope it does — the whole transportation network would evolve and grow to handle it.

In my remarks I talked about the upcoming statutory review of the Canada Transportation Act, and one of the issues that the government needs to consider is the whole issue of rail capacity for the country. In terms of track capacity per se, while the railways have extended sidings and put in double track and done other relatively minor capacity projects over time, we've almost been living on over 100 years of capacity that could handle the traffic with those caveats.

We may be getting to the point now with low-cost issues — like mid-train power, running longer trains and higher axle loadings that will allow for more commodities to be handled in each railway car — where we may be coming to the limits of that. It's going to be something that will need to be considered by the government, railways and by industry, in general in terms of the whole Canadian economy, as to the ability of the railways to handle the traffic that will be offered in the future.

Senator Plett: Thank you, gentlemen, for being here. I will also start with Mr. Laskowski.

This is really a fairly basic question. I grew up in a farming area in southern Manitoba. Farms are getting bigger, larger; they're amalgamating. Would you agree that most of the grain hauled by trucks would be hauled from a farm to an elevator as opposed to any rails, and in many cases the farmers would have their own trucks hauling it?

Mr. Laskowski: Yes, that's what I meant by a spur line. It's replacing that.

The one thing I left out in my opening comments is that we did see a growing trend out West. Some in the farming sector were buying the \$235,000 piece of equipment, training someone and having their own truck and trailer to bring those goods to those short hauls, yes.

Senator Plett: Of course for someone who owns and seeds 5,000, 6,000 or 7,000 acres and has half a million dollar combine and all the other things that go with it, it's a significant investment to buy a truck and a B-train. But nevertheless, it's not an unaffordable thing for many farms. So if they have bumper crops and trucking companies can't keep up, a farmer may just decide to buy another truck because he will need it next year as well.

agriculteurs. Qu'arrivera-t-il à l'avenir? Si mon souhait se réalisait, comment réagirait-on? Est-ce qu'on devrait faire cet effort extraordinaire chaque année?

M. Ballantyne : Nous espérons que non. Comme cela a toujours été le cas, si c'est la nouvelle norme — et je crois que nous espérons tous qu'elle le soit —, l'ensemble du réseau de transport évoluera et s'accroîtra pour répondre à la demande.

Dans mon exposé, j'ai parlé de l'examen législatif imminent de la Loi sur les transports au Canada, et le gouvernement doit notamment se pencher sur la question de la capacité ferroviaire au pays. Bien que les compagnies de chemin de fer aient prolongé les voies ferrées, installé des voies doubles et réalisé des projets relativement mineurs au fil du temps, nous renforçons notre capacité de gestion du trafic depuis plus de 100 ans, en fonction de ces restrictions.

Nous en sommes peut-être au point où les solutions à faible coût — comme la puissance en milieu de train, les trains plus longs et l'accroissement des charges par essieu qui permettent à chaque wagon de transporter plus de marchandises — ont atteint leur limite. Le gouvernement, les compagnies de chemin de fer et l'industrie devront tenir compte de la capacité des chemins de fer à supporter le trafic éventuel, dans le contexte de l'économie canadienne en général.

Le sénateur Plett : Je vous remercie, messieurs, de votre présence. Je vais également m'adresser à M. Laskowski en premier.

Ma question est assez simple. J'ai grandi dans une région agricole au sud du Manitoba. Les fermes sont de plus en plus grandes, et elles se regroupent. Ne croyez-vous pas que la plupart des grains seraient transportés par camion des fermes vers les silos, plutôt que par rail, et que dans de nombreux cas, les agriculteurs auraient leurs propres camions?

M. Laskowski : Oui, c'est ce que je voulais dire par ligne secondaire. L'un remplace l'autre.

Dans mon discours préliminaire, j'ai omis de dire que nous avons constaté une tendance à la hausse dans l'Ouest. Certains agriculteurs achètent des équipements d'une valeur de 235 000 \$, forment du personnel et ont leurs propres camions et remorques pour transporter les biens sur de courts trajets.

Le sénateur Plett : Bien sûr, pour un agriculteur qui possède et exploite 5 000, 6 000 ou 7 000 acres, une moissonneuse-batteuse de 500 000 \$ et tous les équipements connexes, l'achat d'un camion et d'un train double de type B représente un investissement important. C'est néanmoins possible pour de nombreuses fermes. Donc, si les agriculteurs ont des récoltes surabondantes et que les entreprises de camionnage ne peuvent pas répondre à la demande, ils décideront peut-être simplement d'acheter un nouveau camion, puisqu'ils en auront besoin l'année suivante également.

Mr. Laskowski: Absolutely. It's a viable option. The trucking industry only has one concern when that happens, and it's not the competition. It's that those who get into buying big pieces of equipment and B-trains then need to have the responsibility to learn how to operate it properly on public roads.

Senator Plett: Absolutely.

Mr. Laskowski: That's the extent of our issue.

Senator Plett: I fully support that.

Mr. Ballantyne, following up on what Senator Mercer already asked, you indicated that the government needs to be very careful when they get involved with one industry. Here we are getting involved mostly with rail, not other industries, and we don't want too much government intervention and involvement. I certainly support that, and I believe our government does. As has been said, we hope this will be the new norm as far as the crops are concerned, but we certainly hope it won't be the new norm insofar as the winters are concerned. We hope maybe this will be a once-in-a-hundred-years winter and we won't have another one like it for that long.

Clearly the guidelines have been put forward based on what we had last winter. If we have the bumper crops but we don't have the same type of winter, it shouldn't be as onerous for the railways to keep up, given the way the proposed legislation is worded.

Mr. Ballantyne: That's true. With the experience that everybody in the grain supply chain had this past winter and with what we have been going through now that the government is trying to address it, everybody will learn from it. Even if the next crop is as big and if there's growth in other industries where the products are normally handled by rail, the railways will start to adjust to be able to handle it better. I would expect to see a better performance this coming winter. Unless we get a worse winter than we had this past winter, I would expect to see some progress.

One interesting thing about Bill C-30 is that it self-destructs on August 1, 2016. Presumably, the assumption of the legislators with that provision is that they expect normal arrangements to continue after that time. Bill C-30 is a temporary measure. It was cautious and reasonable to have it extend over three years. I would expect to see everybody in the grain supply chain start to respond to what we hope is the new normal.

Senator Plett: You would also agree that when an entire industry gets hurt, such as was happening here and not a one-off with a few farmers being hurt but the entire farming industry in Canada, Canada's reputation overseas was being hurt because we weren't able to get the grain exported. There are times when government intervention certainly is necessary.

M. Laskowski : Tout à fait. C'est une option viable. L'industrie du camionnage s'inquiète toutefois d'une chose, et ce n'est pas la concurrence : les gens qui achèteront ces équipements devront apprendre à les utiliser correctement sur les voies publiques.

Le sénateur Plett : Absolument.

M. Laskowski : C'est notre préoccupation.

Le sénateur Plett : Je suis tout à fait d'accord.

Monsieur Ballantyne, en réponse à la question du sénateur Mercer, vous avez dit que le gouvernement devait être très prudent lorsqu'il s'engageait auprès d'une industrie. Nous nous engageons principalement auprès de l'industrie ferroviaire, et non des autres industries, et nous ne voulons pas une intervention ou une participation trop importante du gouvernement. C'est mon avis, et je crois que c'est aussi celui du gouvernement. Comme on l'a dit, nous espérons qu'il s'agit de la nouvelle norme pour les cultures, mais nous espérons que ce ne sera pas le cas pour les hivers. Nous espérons ne pas connaître à nouveau un tel hiver avant 100 ans.

De toute évidence, les lignes directrices se fondent sur les conditions de l'hiver dernier. Si nous avons des récoltes surabondantes, mais que nous ne connaissons pas le même hiver, il ne sera pas aussi coûteux pour les compagnies de chemin de fer de répondre à la demande, en raison de la formulation de la loi proposée.

M. Ballantyne : C'est vrai. Étant donné l'expérience vécue par tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement des grains l'hiver dernier et la situation que nous connaissons, maintenant que le gouvernement tente de régler la question, tout le monde en tirera une leçon. Même si les prochaines récoltes sont aussi importantes et si d'autres industries qui utilisent le transport ferroviaire connaissent une croissance, les compagnies de chemin de fer s'ajusteront pour pouvoir mieux répondre à la demande. Je m'attends à un rendement nettement supérieur au cours de l'hiver prochain. À moins qu'on ne connaisse un hiver encore pire que le dernier, je crois que nous réaliserons des progrès.

Ce qui est intéressant avec le projet de loi C-30, c'est qu'il s'autodétruit le 1^{er} août 2016. Les législateurs ont probablement présumé qu'on prendra les dispositions habituelles après cette période. Le projet de loi C-30 se veut une mesure temporaire. Il était prudent et raisonnable qu'il s'étende sur une période de trois ans. Je m'attends à ce que tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement des grains commencent à répondre à la nouvelle norme.

Le sénateur Plett : Croyez-vous aussi que lorsque toute l'industrie est touchée, comme cela a été le cas — c'est-à-dire que ce ne sont pas que quelques agriculteurs qui sont touchés, mais bien l'ensemble de l'industrie agricole du Canada —, la réputation du pays à l'étranger en souffre également, parce que nous n'arrivons pas à exporter le grain? Parfois, l'intervention du gouvernement est nécessaire.

Mr. Ballantyne: Yes, I think so. The government always does have an oversight role in managing the economy. Government intervention in various ways, shapes and forms is not unusual. We have not seen that as much in transportation, but with the problems in the automobile manufacturing industry in recent years, the government felt it necessary to intervene there as well. Obviously, there is a role for the government going forward.

Senator Tardif: Mr. Ballantyne, you indicated in your presentation that there's concern within the shipping community that singling out one industry group in such a manner could cause service problems to other shippers. What type of problems would those be?

Mr. Ballantyne: In order to meet the commitment, the order-in-council and Bill C-30 require that the railways — CN and CP — each have to deliver 5,500 cars per week of grain. That means if the railways don't meet that requirement, they're subject to fairly considerable fines. They have a serious incentive to meet that commitment.

Like any industry, they have limits on their resources. If that demand can't be accommodated with the demand from a lot of other industries in terms of the number of locomotives and train crews available, because they have had to focus so much of their resources on grain, then in theory it could cause some problems for other shippers. There may not be enough locomotives, for example. I wouldn't see freight cars being too much of a problem because the cars used for grain are specialized. They're covered hoppers specific to the grain industry. That's only a potential problem.

What the government asks the railways to do in the order-in-council and Bill C-30 is what the railways said they could do. I said to our other non-grain member companies that we have to go on the assumption that the railways would have offered that only if they felt they could accommodate their other customers as well.

To date, the information I have, which is anecdotal, is not clear as to what's happening. Some of our member companies have said, no, they haven't seen any change in the service; while others have said, yes, they think they may be suffering a little bit. At this stage, it is a little early. It is not clear.

Senator Tardif: What are those other industries that indicate they may be suffering?

Mr. Ballantyne: They could be mining or forest products — those kinds of industries primarily. Like the truckers, the railways handle a lot of high-value goods in containers going very long distances, for example from the Port of Vancouver to Toronto and Chicago. It is not likely that those commodities would be affected by this issue.

M. Ballantyne : Oui, c'est ce que je crois. Le gouvernement joue toujours un rôle de surveillance dans la gestion de l'économie. L'intervention du gouvernement, sous diverses formes, n'est pas inhabituelle. Cela n'a pas souvent été le cas dans le domaine du transport, mais étant donné les problèmes qu'a connus l'industrie automobile au cours des dernières années, le gouvernement a jugé qu'il était nécessaire d'intervenir dans ce secteur. De toute évidence, le gouvernement a un rôle à jouer.

La sénatrice Tardif : Monsieur Ballantyne, dans votre exposé, vous avez dit que la communauté des expéditeurs craignait que le fait de cibler un seul groupe de l'industrie de la sorte puisse entraîner des problèmes de service pour les autres expéditeurs. Quels seraient ces problèmes?

M. Ballantyne : Pour respecter cet engagement, le décret et le projet de loi C-30 exigent que les compagnies de chemin de fer — le CN et le CP — livrent 5 500 wagons de grain par semaine. Si elles ne répondent pas à cette exigence, elles seront assujetties à des amendes considérables. Elles sont fortement incitées à respecter cet engagement.

Comme toutes les autres, cette industrie a des ressources limitées. Si elle ne peut répondre à la demande des autres industries en ce qui a trait au nombre de locomotives et d'équipes de train disponibles parce qu'elle concentre une grande partie de ses ressources aux grains, alors cela pourrait en théorie entraîner des problèmes pour les autres expéditeurs. Ils n'auront peut-être pas suffisamment de locomotives, par exemple. Je ne crois pas qu'il y ait de problème avec les wagons, puisqu'on utilise des wagons spécialisés pour le grain. Il s'agit de wagons-trémies couverts utilisés uniquement dans l'industrie du grain. C'est un problème possible seulement.

Ce que le gouvernement demande aux compagnies de chemin de fer dans le décret et le projet de loi C-30, c'est ce qu'elles ont dit qu'elles pouvaient faire. J'ai dit à nos autres sociétés membres, qui ne produisent pas de grain, que nous devons nous fier à l'hypothèse voulant que les compagnies de chemin de fer offraient ce qu'elles pouvaient donner tout en continuant de répondre à la demande de leurs clients.

Jusqu'à présent, selon les renseignements anecdotiques dont je dispose, la situation n'est pas claire. Certaines de nos sociétés membres ont dit qu'elles n'avaient pas constaté de changement sur le plan du service, tandis que d'autres ont été touchés dans une certaine mesure. Il est un peu tôt pour se prononcer à l'heure actuelle.

La sénatrice Tardif : Quelles sont les autres industries qui se disent touchées?

M. Ballantyne : Il s'agit peut-être des sociétés minières ou forestières, surtout ce type d'industries. Comme les entreprises de camionnage, les compagnies de chemin de fer transportent d'importantes quantités de biens d'une grande valeur, sur de très longues distances, du port de Vancouver à Toronto ou Chicago, par exemple. Il est peu probable que ces marchandises soient touchées.

Senator Eaton: Mr. Ballantyne, my first question will lead to something you talked about in your presentation. Will this bill force the railways to better their game and ramp up their infrastructure if this is going to be the new normal? The minister made it clear that it will be with the world demand for our food.

Mr. Ballantyne: I think it will. Like any business, if the railways see a growing demand — and of course it has got to make commercial sense to them — they will invest both for track and freight cars to meet what they perceive the demand to be. For them to know what the demand will be is a fairly subtle thing. They have to get forecasts from various industries to see what will happen.

Senator Eaton: I'm thinking of potash and oil — it just goes on and on.

Mr. Ballantyne: Yes. They play such a significant role in the kind of economy we have in Canada, which is largely based on relatively low-value, high-volume natural resource commodities. That can be impacted by the world price for the commodity. The question is whether the producers can pay what the railways feel they need to ask in order to cover their costs, investment and so on.

The simple answer to your question is that it will help because the railways will respond to growing demand.

Senator Eaton: This gets me to something you said in your presentation about the future. Two basic issues that the forthcoming statutory review should address are: first, the need to provide appropriate rail capacity for the needs of Canadian industry; and, second, the need to improve the relationship and trust between the railways and significantly large segments of their customer base.

Mr. Ballantyne: I'm sorry, your question on that?

Senator Eaton: You answered it when you said it will force them to.

This is perhaps a negative question: Do you think the railways up to now have been improving their industry the way they should have over the last 20 years, or because prices are depressed and there's not that much demand, they just let themselves go a bit?

Mr. Ballantyne: No. I think they have generally invested. I don't have the numbers at hand, but my recollection is that CN and CP are probably both investing over \$1 billion a year in capital year in and year out. Some of that is for replacement of track and that sort of thing, and some of it is to purchase new freight cars to meet different demands and new locomotives. They have introduced a lot of new technology of various kinds to improve their capacity.

La sénatrice Eaton : Monsieur Ballantyne, ma première question nous mènera à un point que vous avez soulevé pendant votre exposé. Est-ce que le projet de loi forcera les compagnies de chemin de fer à améliorer leurs infrastructures pour s'adapter à cette nouvelle norme? La ministre a clairement établi la demande mondiale relative à nos aliments.

M. Ballantyne : Je crois que oui. Comme toutes les entreprises, si les compagnies de chemin de fer constatent que la demande est accrue — et il faut bien sûr que ce soit logique sur le plan commercial —, elles investiront dans les voies ferrées et les wagons pour répondre à la demande perçue. C'est assez difficile de prévoir la demande. Les compagnies devront obtenir les prévisions de diverses industries pour savoir ce qui va se passer.

La sénatrice Eaton : Je pense à la potasse et au pétrole, il y en a de plus en plus.

M. Ballantyne : Oui. Ils jouent un rôle important dans l'économie du Canada, qui est fondée en grande partie sur les produits issus des ressources naturelles de faible valeur vendus en grandes quantités. L'économie peut être touchée par le prix mondial des marchandises. Il reste à savoir si les producteurs peuvent payer ce que les compagnies de chemin de fer pensent devoir demander pour couvrir leurs frais, leurs investissements et ainsi de suite.

La réponse simple à votre question, c'est que le projet de loi va faciliter les choses parce que les compagnies de chemin de fer devront répondre à une demande accrue.

La sénatrice Eaton : Cela m'amène à un point de votre exposé, qui portait sur l'avenir. L'examen législatif imminent devrait se concentrer sur deux questions de base : d'abord, le besoin d'une capacité ferroviaire appropriée pour répondre aux besoins de l'industrie canadienne; ensuite, le besoin d'améliorer les relations et la confiance entre les compagnies de chemin de fer et de vastes segments de leur clientèle.

M. Ballantyne : Excusez-moi, quelle est votre question à ce sujet?

La sénatrice Eaton : Vous y avez répondu quand vous avez dit que les compagnies seront obligées de le faire.

Voici peut-être une question négative : croyez-vous qu'au cours des 20 dernières années, les compagnies de chemin de fer ont amélioré leur industrie comme elles auraient dû le faire, ou est-ce qu'elles se sont un peu laissé aller en raison des baisses de prix et de la faible demande?

M. Ballantyne : Non. Je crois qu'elles investissent de façon générale. Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais selon ma mémoire, le CN et le CP investissent probablement plus de 1 milliard de dollars en capital, année après année. Certains investissements visent le remplacement des voies ferrées, ce genre de choses, et d'autres visent l'achat de nouveaux wagons et locomotives pour répondre aux diverses demandes. Les compagnies utilisent beaucoup les nouvelles technologies pour accroître leur capacité.

By and large they have. There is some criticism. The investment community that looks at rail stocks usually looks at something called operating ratio. So there is pressure on the railways to reduce their operating ratio, and this is coming from the investor community.

One can argue sometimes that they may go a little skinny on some things that they should probably do a little better at, but by and large they have done fairly well in terms of investment.

Senator Robichaud: Mr. Ballantyne, you talk about the compensation, not formula — whatever is in the bill there — and you said it depends on the definition of “expenses” that is going to be taken into account. Would you elaborate on that, please?

Mr. Ballantyne: Sure. In the way railways have always been able to operate, under the Canada Transportation Act, railways have the right to issue tariffs. The way the Canada Transportation Act words it is something along the lines of once the railway issues a tariff, that is the legal price for the service.

It is one thing to say that’s the freight rate to move stuff from A to B, but then they can also issue tariffs for other things like demurrage, which is essentially rental on freight cars that are taking too long to load, fuel surcharges and various other things like that.

Even the shipper community doesn’t particularly object to that, but when the railways don’t meet their obligations, going back to demurrage when the shipper keeps a freight car too long to load, the shipper is in effect in violation of their obligations. Therefore, the railway gets a penalty from the shipper for that.

There’s no reverse provision in the law. If a shipper hires a crew of people to come and load cars and the railway doesn’t load the cars or doesn’t deliver the cars when they said they would, then the shipper has the cost of these people that they have brought in, and there’s no claim that the shipper has against the railway for compensation for that kind of situation.

It looks now like this new clause 5 of Bill C-30 is going to possibly open that up. It is not clear whether the term “expenses,” as in Bill C-30, is just for those sorts of immediate out-of-pocket costs that the shipper had, or it will actually allow for damages which may mean, for example, lost revenue that the shipper may have.

It will be interesting to see how — I think the way it is worded is that the Canadian Transportation Agency will define “expenses” in that context in the regulations that are set up to administer that new provision that will allow the agency to say to the railways, “You have caused a problem; you will have to pay the shippers something.” It is a case of saying, “How broad will that definition be?”

Dans l’ensemble, les compagnies investissent. Certains ont formulé des critiques. La communauté des investisseurs qui surveille les actions de l’industrie ferroviaire se fie habituellement au coefficient d’exploitation. Les compagnies de chemin de fer subissent donc des pressions pour réduire leur coefficient d’exploitation.

Certains feront valoir que les compagnies n’en font peut-être pas toujours assez, mais en règle générale, elles s’en tirent assez bien en ce qui a trait aux investissements.

Le sénateur Robichaud : Monsieur Ballantyne, vous parlez d’indemnités, et non de formules — ce qui est dit dans le projet de loi —, et vous dites que cela dépend de la définition de « dépenses » qui sera utilisée. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. Ballantyne : Bien sûr. En vertu de la Loi sur les transports au Canada, les compagnies de chemin de fer ont le droit d’imposer des tarifs. Selon le libellé de la loi, lorsque la compagnie de chemin de fer établit un tarif, il s’agit du prix légal du service.

C’est une chose d’établir le taux de fret pour le transport des marchandises d’un point A au point B, mais les compagnies peuvent également imposer des tarifs pour d’autres choses comme le stationnement, qui constitue essentiellement la location des wagons lorsque le chargement prend trop de temps, les suppléments pour le carburant et d’autres choses du genre.

Même la communauté des expéditeurs ne s’y oppose pas vraiment, mais lorsque les compagnies de chemin de fer ne respectent pas leurs obligations, si l’on revient aux frais de stationnement lorsque le chargement des wagons est trop long, les expéditeurs enfreignent leurs obligations. Par conséquent, les expéditeurs se voient infliger des pénalités par les compagnies de chemin de fer à cet effet.

La loi ne prévoit aucune disposition inverse. Si l’expéditeur engage une équipe pour charger les wagons et que la compagnie de chemin de fer ne les charge pas ou ne les livre pas au moment désigné, alors l’expéditeur doit payer les membres de son équipe, et il n’a pas de recours contre la compagnie de chemin de fer pour obtenir une indemnité.

Il semble maintenant que le nouvel article 5 du projet de loi C-30 permettra d’aller plus loin. On ne sait pas trop si le terme « dépenses », dans le projet de loi C-30, ne s’applique qu’aux coûts immédiats déboursés par l’expéditeur, ou s’il s’applique aussi aux dommages qui pourraient comprendre, par exemple, la perte de revenus de l’expéditeur.

Il sera intéressant de voir comment... Je pense que selon le libellé, l’Office des transports du Canada définira le terme « dépenses » dans ce contexte dans le règlement établi pour appliquer cette nouvelle disposition, qui permettra à l’office de dire aux compagnies ferroviaires : « Vous avez créé un problème; vous devrez verser quelque chose aux expéditeurs. » Il faut se demander quelle sera la portée de cette définition.

Senator Robichaud: Everybody will have to stand by the definition they come up with.

Mr. Ballantyne: Yes.

Senator Robichaud: There's no appeal mechanism.

Mr. Ballantyne: I think that's right. You would have to look at the general regulatory provisions governing the agency, but my recollection is there probably would be no appeal in a case like that. Once the agency makes the decision, that's it.

It might not be a bad idea to ask that question to the agency. I don't have that information handy.

Senator Robichaud: Mr. Laskowski, when the railroads transport grain, there's a limit as to what they can charge to transport the grain. In the trucking industry, how does that work?

Mr. Laskowski: It is market driven. It is a negotiation. It is a published rate, and then the discussions begin. One would expect that when the demand is high and the supply is lower, the rates will go up and vice versa. The trucking industry is deregulated and its prices are deregulated.

Senator Robichaud: How does that compare with the railways in the cost of transporting grain?

Mr. Laskowski: It is a shorter haul. I wouldn't know what a farmer would pay to the railway industry for a long-haul shipment. Other than the fact it is transportation from a smaller point, it is a very different type of service, so the market is priced accordingly.

For example, on a truck haul, what was happening during the bumper crop over the winter and through the fall, there were extraordinary movements, for example, from the West to Thunder Bay that would traditionally move by rail. By its nature, because it is a smaller shipment, on a price per unit, it is going to be more expensive to move by truck.

Senator Robichaud: There was not a lot but some movement in that corridor.

Mr. Laskowski: Correct.

Going back to my original opening comments, we don't expect those types of movements to occur unless this bumper crop is a new reality. As other senators have mentioned, that opens up a new reality, including for the railways, the trucking industry and the farmers, of how transportation systems evolve. That's no different than, quite frankly, any other sector. It evolves, it changes, and people step up and step in.

Senator Robichaud: For the transportation industry, rail or trucking, to adjust, how many years would it take to establish a trend? Because we say CN should have more crews and all of that, they just can't do that because of this year, can they?

Le sénateur Robichaud : Tout le monde devra s'en tenir à la définition qu'ils présenteront.

M. Ballantyne : Oui.

Le sénateur Robichaud : Il n'y a aucun mécanisme d'appel.

M. Ballantyne : Je pense que non. Il faudrait consulter les dispositions réglementaires générales régissant l'office, mais si j'ai bonne mémoire, il n'y aurait probablement aucun appel dans un tel cas. Lorsque l'office prend la décision, c'est terminé.

Il conviendrait peut-être de poser la question à l'office. Je ne dispose pas de cette information.

Le sénateur Robichaud : Monsieur Laskowski, il existe une certaine limite quant aux coûts exigés par les compagnies ferroviaires pour le transport du grain. Dans l'industrie du camionnage, comment cela fonctionne-t-il?

M. Laskowski : C'est dicté par le marché. C'est une négociation. Le taux est publié, et les discussions s'amorcent ensuite. Lorsque la demande est forte et l'offre est faible, on s'attend à ce que les prix augmentent, et vice versa. L'industrie du camionnage est déréglementée, et ses prix le sont également.

Le sénateur Robichaud : En quoi se compare-t-elle aux compagnies ferroviaires en ce qui concerne le coût du transport du grain?

M. Laskowski : Les distances sont plus courtes. Je ne saurais dire combien paierait un agriculteur à une compagnie ferroviaire pour le transport sur longue distance. En plus du fait que la distance est plus courte, c'est aussi un type de service très différent; les prix sont donc établis en conséquence.

Par exemple, durant la récolte exceptionnelle, au cours de l'hiver et tout au long de l'automne, il y a eu des mouvements exceptionnels, par exemple de l'Ouest vers Thunder Bay, qui étaient normalement faits par train. De par sa nature, le transport par camion coûte plus cher à l'unité parce que les chargements sont moins importants.

Le sénateur Robichaud : Il n'y avait pas beaucoup de mouvements, mais il y en avait tout de même dans ce corridor.

M. Laskowski : C'est exact.

Pour revenir à ma déclaration préliminaire, nous ne nous attendons pas à ce type de mouvements, à moins que cette récolte exceptionnelle ne soit une nouvelle réalité. Comme d'autres sénateurs l'ont mentionné, cela laisse entrevoir une nouvelle réalité, tant pour les compagnies ferroviaires que pour l'industrie du camionnage et les agriculteurs, sur l'évolution des systèmes de transport. C'est la même chose dans tous les secteurs. Il y a une évolution, un changement, une adaptation.

Le sénateur Robichaud : Combien d'années faudrait-il pour établir une tendance afin que l'industrie du transport ferroviaire ou du transport par camion puisse s'adapter? Nous disons que le CN devrait avoir davantage de ressources, et ce genre de choses; c'est tout simplement impossible à cause de cette année, n'est-ce pas?

Mr. Laskowski: Absolutely not. From a business perspective, it would be — I don't know of a bank that would give you a business model that would allow you to step into a market and say, "I need to buy 10 units at \$225,000, \$2.25 million." They will say, "To move what, sir?"

As Bob mentioned, in terms of track rationalization and growth, it's no different than trucking. The trucking industry would rely on long-range forecasts. Is this bumper crop a bumper crop, or is this the new norm? If it's the new norm, business opportunities will present themselves both on the rail side and on the trucking side.

[Translation]

Senator Dagenais: Mr. Ballantyne, do you think we should make service level agreements between railways and grain shippers mandatory?

[English]

Mr. Ballantyne: I don't think we should necessarily make them mandatory. I do think a shipper in any industry, including grain, should have the right to a service level agreement. Bill C-52, which is now in the Canada Transportation Act, does allow all shippers to have the right to an SLA.

The way Bill C-52 was structured, ideally it would be negotiated between the railway and the shipper. In the event that the two parties can't come to a negotiated service level agreement, the shipper does have the right to go to the agency to have one obtained by arbitration.

All shippers should have the right. As I say, I don't think it should necessarily be mandatory, but it should certainly be the right of all shippers to have that, and hopefully between Bill C-52 and Bill C-30, we will see shippers go after service level agreements.

Senator Mercer: I was going to ask this question, but it is apropos to what Senator Dagenais asked. How many people have taken advantage of the SLAs, the service level agreements, since Bill C-52 came into effect? Are you aware of what we have been told is a heavy financial cost to get these agreements in place? Are you aware — because you represent such a large number of people — if this is actually working, even though it looks good on paper?

Mr. Ballantyne: As far as I know, nobody has yet taken the opportunity to try to get a service level agreement by arbitration. Yes, the consensus seems to be that the way Bill C-52 was set up, it will be quite expensive to get it. The way Bill C-52 is structured, there are a number of legal hurdles that a shipper will have to jump over in order to get it, and the opportunity for the railways to use the legal system to make it difficult to come to an

M. Laskowski : Tout à fait. Sur le plan des affaires, ce serait... Je ne connais pas une banque dont le modèle d'affaires vous permettrait d'entrer dans un marché et de dire : « J'ai besoin d'acheter 10 unités à 225 000 \$, pour 2,25 millions de dollars. » On vous répondrait : « Pour transporter quoi, monsieur? »

Comme Bob l'a mentionné, sur le plan de la rationalisation et de la croissance des réseaux, ce n'est pas différent du camionnage. L'industrie du camionnage se fie aux prévisions à long terme. S'agit-il d'une récolte exceptionnelle, ou est-ce la nouvelle norme? Si c'est la nouvelle norme, des occasions d'affaires se présenteront pour l'industrie ferroviaire et pour l'industrie du camionnage.

[Français]

Le sénateur Dagenais : M. Ballantyne, pensez-vous qu'on devrait rendre obligatoires des accords de niveau de services entre les compagnies ferroviaires et les expéditeurs de grains?

[Traduction]

M. Ballantyne : Je ne crois pas que nous devrions nécessairement les rendre obligatoires, mais selon moi, dans n'importe quel secteur, y compris celui des grains, les expéditeurs devraient avoir droit à un accord sur les niveaux de service. Le projet de loi C-52, qui est maintenant dans la Loi sur les transports au Canada, prévoit que tous les expéditeurs ont droit à un ANS.

Le projet de loi C-52 a été conçu de façon à ce que ce soit négocié entre la compagnie ferroviaire et l'expéditeur. Dans l'éventualité où les deux parties ne peuvent en arriver à un accord négocié sur les niveaux de service, l'expéditeur a le droit de s'adresser à l'office afin d'en obtenir un par voie d'arbitrage.

Tous les expéditeurs devraient avoir ce droit. Comme je l'ai dit, je ne crois pas que cela devrait nécessairement être obligatoire, mais tous les expéditeurs devraient y avoir droit, et entre les projets de loi C-52 et C-30, nous espérons que les expéditeurs essaieront d'obtenir des accords sur les niveaux de service.

Le sénateur Mercer : Je voulais poser cette question plus tard, mais elle est en rapport direct avec celle qu'a posée le sénateur Dagenais. Combien de personnes ont profité des accords sur les niveaux de service, ou ANS, depuis que le projet de loi C-52 est entré en vigueur? Êtes-vous au courant des coûts financiers élevés qui sont associés, semble-t-il, à la mise en place de ces accords? Savez-vous — puisque vous représentez un si grand nombre de gens — si cela fonctionne réellement, même si cela paraît bien sur papier?

M. Ballantyne : À ma connaissance, personne n'a encore eu l'occasion d'essayer d'obtenir un accord sur les niveaux de service par voie d'arbitrage. Effectivement, on s'entend généralement pour dire que selon la manière dont le projet de loi C-52 a été conçu, il en coûtera très cher pour en obtenir un. La structure du projet de loi C-52 fait que les expéditeurs devront surmonter un certain nombre d'obstacles juridiques afin de l'obtenir. Les

agreement is such that it would cause most shippers to spend a lot of money.

One of the things we did in our association earlier this year is we ran briefing sessions for the shipper community, one in Regina and one in Toronto, in order to try to give shippers as much information as we could as to how they could go about using it. We also had speakers. One was from the Canadian Transportation Agency; the other was a transportation lawyer who specializes in this area.

We are running a third such session in Montreal later this month. As far as I know, nobody has taken advantage of it yet.

[*Translation*]

Senator Dagenais: My second question is for Mr. Laskowski.

Some stakeholders in the grain industry claim that Bill C-30 is a good bill; others say that it should go even further. However, some long-term solutions are being proposed.

Are there other long-term solutions that you would like to suggest to improve the bill?

[*English*]

Mr. Laskowski: I can only speak to that from a trucking perspective. I mean, this bill is part of a much bigger picture in terms of how grain is moved, how it is sold to market, and the evolutionary process of that market.

For the trucking sector, as a part of that supply chain, but not typically the biggest part of that supply chain, we are standing back, looking to see exactly how this is all going to work out. I keep coming back to the investment required to get into this market and to be a participant. How far this bill goes in terms of protection of market rights and access to transportation for grain farmers will determine the reaction of our industry.

Quite frankly, picture yourself as a business person in the trucking industry. Even if there were bumper crops going forward, are you prepared to make an investment if there are more interventions with regard to requirements that determine the shape of the market in the future? So although CTA doesn't have a comment on the bill of how far it should or shouldn't go per se, it does have an impact on our industry in terms of how it will react to its evolution in the grain transportation business going forward.

compagnies ferroviaires ont la possibilité de se servir du système judiciaire afin qu'il soit difficile d'en arriver à un accord; la plupart des expéditeurs devraient donc dépenser beaucoup d'argent.

À l'association, un peu plus tôt cette année, nous avons offert des séances d'information aux expéditeurs — une à Regina et une autre à Toronto — pour tenter de leur fournir le plus de renseignements possible sur la façon dont ils pourraient l'utiliser. Nous avons aussi reçu des conférenciers; l'un représentait l'Office des transports du Canada, et l'autre était un avocat spécialisé dans le transport.

Nous offrirons une troisième séance de ce genre à Montréal, plus tard ce mois-ci. À ma connaissance, personne n'y a encore eu recours.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Ma seconde question s'adresse à M. Laskowski.

Certains intervenants de l'industrie céréalière prétendent que le projet de loi C-30 est un bon projet de loi; d'autres disent qu'il devrait aller plus loin. On propose quand même des solutions à long terme.

Y aurait-il d'autres solutions à long terme que vous voudriez apporter pour améliorer le projet de loi?

[*Traduction*]

M. Laskowski : Je ne peux vous en parler que du point de vue de l'industrie du camionnage. Ce projet de loi n'est qu'un élément d'un ensemble beaucoup plus grand concernant le transport du grain, la vente du grain sur le marché et le processus évolutif de ce marché.

Au sein de l'industrie du camionnage, qui est un maillon de la chaîne d'approvisionnement, même s'il n'est pas nécessairement le plus important, nous attendons patiemment de voir précisément ce que tout cela va donner. Je reviens toujours à l'investissement requis pour se faire une place sur ce marché, pour y prendre part. Nous attendons de voir jusqu'où va le projet de loi sur le plan de la protection des droits liés au marché et de l'accès des producteurs de grains au transport; c'est ce qui déterminera la réaction de notre industrie.

Imaginez que vous êtes un homme ou une femme d'affaires dans l'industrie du camionnage. Même s'il y avait des récoltes exceptionnelles dans l'avenir, seriez-vous prêt à investir si l'on intervient davantage sur le plan des exigences qui définiront le marché de demain? Même si l'ACC ne peut dire jusqu'où le projet de loi devrait ou ne devrait pas aller, sachez qu'il aura bel et bien une incidence sur la réaction de notre industrie par rapport à son évolution dans le secteur du transport du grain dans l'avenir.

[Translation]

Senator Maltais: Welcome, gentlemen. Thank you for being here.

I will turn to you, Mr. Laskowski, because you represent an industry that is unique. You have laid everything out for us and explained the problems facing you.

I would like to draw a parallel, because you haul grain by trucks, particularly in the West. Of course, we have the same problem in Eastern Canada, but not with grain. You know, paper mills receive wood chips, but sawmills are not always available. Truckers drive special trailers that cannot be used to bring back stock, and that is somewhat similar to the problem that you have in the West. Clearly, a truck that does not haul anything still uses gas, and the driver needs to eat and sleep. Those costs are unavoidable.

Would there be a possibility to partner with other companies with the help of dispatchers? We know those trailers are special and they cannot carry everything under the sun. But the trailers are attached to tractors, so they can be interchanged.

Could there be a way to reach an agreement with dispatchers in order to reduce the magnitude of the problem? The situation will probably not be perfect, but if goods were hauled in one out of two trips, the plight of truck drivers would be improved a great deal.

[English]

Mr. Laskowski: Thank you, senator, for the question.

With regard to Eastern Canada and the issue of access to trucks, costs and all the rest of it, it is a bit of a different situation in particular if we're talking about paper mill product. That is more of an issue, quite frankly, sir, of supply and demand.

If the paper mills wanted better access to trucking services, and there are a number of excellent fleets who service the paper mills with the specialized equipment, and have less of an issue with regard to the grain issue that we talked about, the B-trains, north-south on return delivery, that, from a logistical standpoint, is far less of a challenge.

The challenge in eastern Canada, and it is not necessarily exclusively the paper mills' issue, is that manufacturing in the East has had tremendous challenges over the last four years. What those challenges have produced not only to their customers, but also to our industry and the customers, comes down to payment for services. When those payment-for-service issues are addressed in terms of making the trucking industry a little bit more whole, those logistic issues will be dealt with, meaning if the demand for paper gets higher, they get higher rates. Then they will be able to share that with the trucking companies and have better access to

[Français]

Le sénateur Maltais : Bienvenue messieurs, merci d'être ici.

Je vais m'adresser à vous, monsieur Laskowski, parce que vous touchez une industrie qui est particulière. Avec vous, on sait que tout est clair. Vous avez expliqué vos problèmes.

Je voudrais faire un parallèle parce que vous transportez du grain, en particulier dans l'Ouest, avec des camions. Bien sûr, dans l'Est du Canada, on a le même problème, mais pas avec du grain. Vous savez, les papetières sont approvisionnées avec des copeaux et les moulins de sciage ne sont pas toujours à la portée. Les camionneurs conduisent un van spécial qui ne peut servir à rapporter du stock, et c'est un problème un peu similaire au problème que vous avez dans l'Ouest. Évidemment, un camion qui ne transporte rien dépense quand même de l'essence, et le conducteur doit manger et dormir. Ce sont des coûts incontournables.

Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité, en faisant appel à des associations de répartition, de s'associer à d'autres entreprises? On sait que ce sont des vans spéciaux et qu'on ne peut pas y transporter n'importe quoi. Mais les vans s'accrochent au tracteur, donc cela peut être interchangeable.

Est-ce qu'il pourrait y avoir possibilité de conclure une entente avec les répartiteurs afin de diminuer l'ampleur du problème? Ce ne sera probablement pas parfait, mais si un voyage sur deux pouvait revenir avec de la marchandise, cela améliorerait de beaucoup le sort des camionneurs.

[Traduction]

M. Laskowski : Je vous remercie de la question, sénateur.

En ce qui concerne l'est du Canada et la question de l'accès aux camions, des coûts et de tout le reste, la situation est un peu différente lorsqu'il est question de produits de papetières. Pour tout dire, cela a davantage à voir avec l'offre et la demande.

Si les papetières veulent un meilleur accès à des services de camionnage, et il y a d'excellents parcs qui desservent les papetières avec l'équipement spécialisé, et que la question des grains dont nous avons parlé, les trains doubles de type B, le retour de livraison nord-sud, soit moins problématique, ce serait beaucoup moins difficile d'un point de vue logistique.

Le problème dans l'est du Canada — et ce n'est pas nécessairement un problème exclusif aux papetières —, c'est qu'au cours des quatre dernières années, l'industrie de la fabrication a été confrontée à d'énormes défis. Cela a donné lieu, pour ses clients, mais aussi pour notre industrie et nos clients, au paiement des services. Quand ces problèmes de paiements des services seront réglés et que l'industrie du camionnage sera un peu plus entière, ces questions de logistique seront résolues, ce qui veut dire que si la demande de papier est plus élevée, les prix seront plus élevés. Il pourra alors y avoir un partage avec les

transportation services north, south, east and west. That's more of a supply chain issue.

[*Translation*]

Senator Maltais: The other important point has to do with the next generation of truck drivers. We know the population is aging. You are not the only ones faced with this problem, and it is a serious problem.

Do you have agreements with training centres to ensure that you will have new drivers in a timely manner? We know that the industry will not stop just because drivers are retiring.

[*English*]

Mr. Laskowski: Absolutely. We're working with the Government of Canada to develop newer training standards to raise the profession.

Quite frankly, the problem in our industry is that truck driving isn't deemed a profession, so currently we're working with the federal government and the provincial associations with their provincial governments to raise the bar with regard to training standards for trucking. We believe that if you raise the training standards and raise the level of professionalism through its entry level system, that will attract more drivers and give us a good quality of driver and make it a sector that young people or transitional workers want to come to. So absolutely, yes.

[*Translation*]

Senator Maltais: The prospect of free trade and the agreements signed with some Asian countries will certainly increase the volume of grain production. Do you have a solution for the future to solve those problems? The question is also for Mr. Ballantyne. Are you a better forecaster than CN and CP?

[*English*]

Mr. Ballantyne: Yes. The shippers and the railways always talk about forecasting. There seems to have been some breakdown in communication, I guess, in terms of the grain forecast for the current crop year, last year. It may be that nobody was particularly at fault there. It was just that the crop turned out to be bigger than anticipated and that may not have been known until the end of the crop year and, therefore, maybe too late for people to move very quickly to put the resources in place to handle it.

It is something that does go on all the time. There are certainly discussions between the shippers and the railways in terms of what their forecasts are because the railways need to have that in order to be able to respond, as do the truckers.

The Chair: To conclude, Senator Oh.

entreprises de camionnage et un meilleur accès aux services de transport pour le nord, le sud, l'est et l'ouest. Le problème est davantage lié à la chaîne d'approvisionnement.

[*Français*]

Le sénateur Maltais : L'autre point important, c'est la relève de vos camionneurs. On sait que la population vieillit. C'est un problème qui ne se retrouve pas uniquement chez vous, mais c'est un grave problème aussi.

Est-ce que vous avez des ententes avec les centres de formation pour vous assurer d'une relève en temps opportun? On sait que l'industrie ne s'arrêtera pas parce que le conducteur prend sa retraite.

[*Traduction*]

M. Laskowski : Absolument. Nous collaborons avec le gouvernement du Canada afin d'élaborer de nouvelles normes de formation pour améliorer la profession.

Honnêtement, le problème qui touche notre industrie, c'est que le camionnage n'est pas considéré comme étant une profession; nous travaillons donc actuellement avec le gouvernement fédéral, et les associations provinciales avec leur gouvernement provincial à améliorer les normes de formation dans le domaine du camionnage. Nous estimons que si nous rehaussons les normes de formation et le niveau de professionnalisme au niveau d'entrée, cela attirera davantage de camionneurs, nous aurons des conducteurs de qualité, et les jeunes ou les travailleurs en transition voudront venir travailler dans ce secteur. Alors oui, absolument.

[*Français*]

Le sénateur Maltais : La perspective de libre-échange et les ententes signées avec certains pays d'Asie vont certainement augmenter les volumes de production de céréales. Avez-vous une perspective d'avenir pour régler ces problèmes? La question s'adresse également à M. Ballantyne. Êtes-vous plus prévisionniste que le CN et le CP?

[*Traduction*]

M. Ballantyne : Oui. Les expéditeurs et les compagnies ferroviaires discutent toujours des prévisions. L'an dernier, il semble y avoir eu une rupture des communications en ce qui concerne les prévisions sur les grains pour la récolte de la saison courante. Il se peut que personne ne soit à blâmer. C'est simplement que la récolte a été plus importante que prévu et qu'on ne l'a su qu'à la fin de la campagne agricole, peut-être trop tard pour mettre rapidement les ressources en place afin de faire face à la situation.

Cela arrive constamment. Il y a assurément des discussions entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires au sujet des prévisions, car les compagnies ferroviaires en ont besoin pour répondre à la demande, tout comme les camionneurs.

Le président : Pour terminer, sénateur Oh.

Senator Oh: Thank you, gentlemen.

We understand that Bill C-30 is a very important piece of legislation and needs to get through as soon as possible. This will not only protect our grain market share in the world, but also all of the buyers need us to deliver the goods on time, which is critical. We are competing in the grain market with countries like Australia and the U.S. Canada needs a reputation for delivering the goods on time. This not only helps farmers with their cash flow, but also Canada's reputation is at stake. Can you comment on that? We need to have this problem solved because if you have a bumper harvest and can't deliver, you're hurting everybody.

Mr. Ballantyne: It's certainly important for the Canadian economy and all of the companies that export, whether it's grain or forest products or whatever, that the supply chain really works well because if it doesn't, then our overseas customers lose confidence in our ability to be a reliable source of supply. I think your point is very well taken. The whole Canadian economy does require that all of the players in the supply chain work well together and in as best harmony as they possibly can.

I think the government's initiatives with the corridor and initiatives like the Pacific Gateway where it tried to bring federal, provincial and private sector people and carriers together has been a good model for ensuring that the supply chain works well.

The Chair: Mr. Ballantyne, thank you very much.

Witnesses, again, thank you for accepting our invitation and sharing with us your comments, your vision and your recommendations.

Senators, our second panel will be by video conference. For the purposes of clarity, as you look at the screen, on your right is Mr. Andrew Mayer, Vice President, Commercial and Regulatory Affairs, Prince Rupert Port Authority, from Prince Rupert. To your left on the screen is Mr. Tim Heney, Chief Executive Officer, Thunder Bay Port Authority, from Antwerp, Belgium.

To the witnesses, thank you very much for accepting our invitation to be part of the study on the proposed fair rail for grain farmers act, Bill C-30.

I will ask that we start in alphabetical order with the presentation of Mr. Heney, to be followed by Mr. Mayer.

Tim Heney, Chief Executive Officer, Thunder Bay Port Authority: Thank you, Mr. Chair, and on behalf of the Thunder Bay Port Authority, I would like to thank you for the opportunity to appear before you today.

Le sénateur Oh : Merci, messieurs.

Nous savons que le projet de loi C-30 est une mesure législative très importante qui doit être adoptée le plus rapidement possible. Il permettra de protéger notre part du marché mondial des céréales. De plus, tous les acheteurs ont besoin que nous livrions les marchandises à temps, ce qui est essentiel. Dans le marché du grain, nous faisons concurrence à des pays comme l'Australie et les États-Unis. Il faut que le Canada soit réputé pour livrer les marchandises à temps. Cela favorise la situation financière des agriculteurs, et la réputation du Canada est en jeu. Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez? Il nous faut régler ce problème, car en cas de récolte exceptionnelle, si l'on n'est pas en mesure de livrer la marchandise, tout le monde s'en ressent.

M. Ballantyne : Le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement est certes important pour l'économie canadienne et pour toutes les entreprises qui exportent des céréales, des produits forestiers ou autres choses, car autrement, nos clients étrangers perdront confiance en notre capacité d'être une source d'approvisionnement fiable. Je pense que votre point est très valable. Il est nécessaire, pour l'ensemble de l'économie canadienne, que tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement travaillent le plus possible en collaboration et en harmonie.

Je crois que les initiatives du gouvernement relativement au corridor et l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique, qui visait à réunir le fédéral, les provinces, ainsi que le secteur privé et les transporteurs, sont un bon modèle pour assurer le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement.

Le président : Monsieur Ballantyne, merci beaucoup.

Je tiens encore une fois à remercier les témoins d'avoir accepté notre invitation et de nous avoir fait part de leurs observations, de leurs points de vue et de leurs recommandations.

Chers collègues, nous entendrons notre deuxième groupe de témoins par vidéoconférence. Par souci de clarté, si vous regardez l'écran, à la droite se trouve M. Andrew Mayer, vice-président, Affaires commerciales et réglementaires, Prince Rupert Port Authority, de Prince Rupert. À la gauche de l'écran se trouve M. Tim Heney, chef de la direction, Administration portuaire de Thunder Bay, d'Anvers, en Belgique.

Je tiens à remercier les témoins d'avoir accepté notre invitation à participer à notre étude sur le projet de loi C-30, la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

J'aimerais que nous procédions par ordre alphabétique en commençant par M. Heney, suivi de M. Mayer.

Tim Heney, chef de la direction, Administration portuaire de Thunder Bay : Merci, monsieur le président. Au nom de l'Administration portuaire de Thunder Bay, je vous remercie de l'occasion qui m'est offerte de témoigner aujourd'hui.

Thunder Bay is the Western Canadian entry point to the St. Lawrence Seaway system. Ninety five per cent of the cargo handled at the port originates in Western Canada, over 70 per cent of which is Western Canadian grain.

Thunder Bay currently ranks ninth largest of the 19 Canadian port authorities, shipping an average of 7.5 million metric tonnes annually. It is the second-largest Canadian port on the Great Lakes. We have the largest export port on the seaway system, with over 85 per cent of our shipments transiting the entire system to markets in Europe, North Africa and Latin America. The port also serves domestic markets in Eastern Canada and the U.S. around the Great Lakes. The St. Lawrence Seaway is the world's largest inland waterway and was built to provide direct access to European markets for Western Canadian grain.

Currently, over \$2 billion is being invested in the system, including \$1 billion in new vessels following the removal of the 25 per cent import duty on foreign-built ships. The use of ocean vessels at the port increased last season and continues to increase this season, and the time has come for a regulatory review of costs imposed on these vessels, including tolls, pilotage, marine services and icebreaking fees. These costs have grown to over \$135,000 per voyage for an ocean vessel travelling to Thunder Bay and are eroding the competitiveness of the seaway at a time when grain shipments through Churchill are being subsidized.

Thunder Bay has eight operating grain elevators, with a combined storage capacity of 1.2 million metric tonnes, the largest in Canada. The port has the fastest ship turnaround time of any Canadian port, and the railcar cycle time has improved 36 per cent over the last 10 years. Richardson International, Patera, Cargill, Canada Malting Company, the Canadian Wheat Board, Western Grain & Processing Division, and Mobil Grain operate the grain facilities in Thunder Bay. In January this year, the Wheat Board purchased facilities in Thunder Bay and Trois-Rivières, a major vote of confidence in the seaway export corridor. This year, following a delayed opening with the most severe ice conditions in memory, the port is now operating at capacity, with projected grain shipments in the month of May of 1.2 million metric tonnes.

I would welcome any questions.

The Chair: Thank you.

We will ask Mr. Mayer to make his presentation, and then we will go to questions.

Le port de Thunder Bay est le point d'entrée de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'Ouest du Canada. Quarante-vingt-quinze pour cent des marchandises manutentionnées au port arrivent de l'ouest, dont plus de 70 p. 100 sont des céréales de l'Ouest canadien.

En moyenne, 7,5 millions de tonnes métriques de marchandises y sont manutentionnées chaque année, ce qui place Thunder Bay au neuvième rang des 19 administrations portuaires au Canada. Il s'agit de la deuxième administration portuaire en importance des Grands Lacs. Nous sommes le plus grand port d'exportation de la voie maritime : plus de 85 p. 100 de nos cargaisons traversent la voie maritime pour se rendre dans les marchés de l'Europe, de l'Afrique du Nord et de l'Amérique latine. Le port dessert également les marchés nationaux de l'est du Canada, ainsi que ceux qui bordent les Grands Lacs, aux États-Unis. La voie maritime du Saint-Laurent est la plus grande voie navigable intérieure du monde; elle a été construite pour donner aux producteurs de grains de l'Ouest canadien un accès direct aux marchés européens.

Actuellement, plus de 2 milliards de dollars y sont investis, dont 1 milliard pour la construction de nouveaux bâtiments à la suite de la suppression du droit d'importation de 25 p. 100 pour les navires construits à l'étranger. Depuis la saison dernière, les navires transocéaniques sont de plus en plus nombreux dans le port, et il est temps que l'on effectue un examen réglementaire des coûts imposés à ces navires, notamment les péages, les droits de pilotage, de services maritimes et de déglacement. Ces coûts dépassent maintenant les 135 000 \$ par voyage pour un navire transocéanique se rendant à Thunder Bay et ils nuisent à la compétitivité de la voie maritime, à un moment où les expéditions de grains via Churchill sont subventionnées.

Le port de Thunder Bay a huit silos et on peut y entreposer 1,2 million de tonnes de grains, ce qui correspond à la plus grande capacité d'entreposage au Canada. Il a le plus court temps d'escale de tous les ports au Canada, et la durée de cycle des wagons s'est améliorée de 36 p. 100 au cours des 10 dernières années. Richardson International, Patera, Cargill, Canada Malting Company, la Commission canadienne du blé, la Western Grain and Processing Division et Mobil Grain exploitent tous des installations de manutention du grain au port de Thunder Bay. En janvier dernier, la Commission canadienne du blé a acheté des installations à Thunder Bay et à Trois-Rivières; elle a ainsi témoigné de toute la confiance qu'elle a dans le corridor d'exportation. Cette année, après une ouverture retardée à cause du pire état des glaces dont je peux me rappeler, le port fonctionne maintenant à plein rendement et nous prévoyons que 1,2 million de tonnes de grains seront expédiées en mai.

Je suis prêt à répondre à toutes vos questions.

Le président : Merci.

Nous demandons maintenant à M. Mayer de présenter son exposé. Nous passerons aux questions par la suite.

Andrew Mayer, Vice President, Commercial and Regulatory Affairs, Prince Rupert Port Authority: Thank you, Mr. Chair and committee, for allowing me to present on behalf of the Prince Rupert Port Authority.

Prince Rupert Port Authority is one of Canada's 18 port authorities. We administer federal Crown lands and the Prince Rupert Harbour pursuant to the Canada Marine Act. The Port of Prince Rupert is the second-largest port on the West Coast, after Vancouver, and is one of the largest ports in Canada, handling approximately 30 million metric tonnes in 2013.

I would just like to pause and say that the overwhelming majority of cargo that moves to and from the Port of Prince Rupert arrives at our port by rail, so efficient rail service is critical to this gateway, which is a Western Canadian gateway for a variety of products. It is our expectation that with rapidly increasing volumes of Asia-Pacific trade, the demand for rail capacity to handle a variety of products, including containerized cargoes and other resource products exported from Canada, will grow.

By way of example, Prince Rupert handles a variety of rail-delivered export products and import products through our gateway. Coal, which is a significant export — the second-largest export for the Province of British Columbia and an important export for the Province of Alberta — is a principal bulk cargo export handled by rail, as is grain, an important cargo for the Port of Prince Rupert as well, containerized intermodal cargo, wood pellets, which are a biofuel product, et cetera.

We also have a number of projects that are currently either completing environmental assessment or awaiting final investment decision. Not including LNG products, rail-related projects are valued at over \$2.5 million in capital costs. Many of those projects will be serviced by rail.

There are some concerns we have in Prince Rupert with respect to the implications of the bill on supply chain efficiency for all commodity types, not just grain.

One issue I would like to raise is the issue of interswitching. Canadian ports compete heavily with U.S. ports. In particular on the West Coast of Canada, Canadian ports compete heavily with ports in Seattle; Tacoma; Portland, Oregon; and, in some cases, other smaller ports.

We're concerned that the extended interswitching rights may have the unintended effect of drawing cargo that would otherwise be exported through Canadian ports after being delivered by Canadian rail carriers to U.S. ports south of the border. That's

Andrew Mayer, vice-président, Affaires commerciales et réglementaires, Administration portuaire de Prince Rupert : Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je vous remercie de me permettre de témoigner au nom de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

L'Administration portuaire de Prince Rupert est l'une des 18 administrations portuaires du Canada. Conformément à la Loi maritime du Canada, nous administrons les terres de la Couronne fédérale et le port de Prince Rupert, le deuxième port en importance sur la côte Ouest après celui de Vancouver. C'est l'un des ports les plus importants au Canada; en 2013, le volume a été d'environ 30 millions de tonnes de marchandises.

Je voudrais prendre le temps de dire que la grande majorité des marchandises qui arrivent au port de Prince Rupert ou qui en proviennent sont transportées par voie ferroviaire. Il est donc essentiel que les services ferroviaires soient efficaces. Notre port constitue une porte d'entrée de l'Ouest canadien pour divers produits. Nous nous attendons à ce que l'augmentation rapide du volume découlant du commerce avec l'Asie-Pacifique fasse augmenter la demande de capacité ferroviaire pour la manutention de divers produits, dont des cargaisons conteneurisées et d'autres produits de ressources exportés du Canada.

Par exemple, Prince Rupert reçoit tout un éventail de produits d'exportation et d'importation expédiés par rail. Le charbon, qui est un produit d'exportation important — le deuxième en importance en Colombie-Britannique et un produit d'exportation important en Alberta —, est une marchandise en vrac principale transportée par rail, comme le grain, une marchandise importante pour le port de Prince Rupert également, la cargaison conteneurisée acheminée par le transport multimodal, les granulés de bois, qui est un biocombustible, et cetera.

Nous avons également un certain nombre de projets consistant soit à faire une évaluation environnementale ou à attendre une décision d'investissement finale. Sans tenir compte des produits de GNL, les projets liés au secteur ferroviaire valent plus de 2,5 millions de dollars de coûts d'investissements. Bon nombre de ces projets seront desservis par le réseau ferroviaire.

À Prince Rupert, nous avons quelques préoccupations concernant les répercussions du projet de loi sur l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement, non seulement pour les grains, mais pour toutes les marchandises.

J'aimerais parler de la question de l'interconnexion. Les ports canadiens rivalisent fortement avec les ports américains. La compétition est particulièrement forte sur la côte Ouest du Canada entre les ports canadiens et ceux de Seattle, de Tacoma, de Portland en Oregon, et dans certains cas, d'autres petits ports.

Nous craignons que l'augmentation des distances d'interconnexion ait l'effet involontaire de diriger les marchandises vers des ports américains au sud de la frontière, alors qu'autrement, elles seraient exportées à partir de ports

something we trust the committee will hopefully take into consideration when determining whether the interswitching extension is appropriate in this case.

Second, our concern is that mandatory arbitration may have a chilling effect on what would otherwise have been generally good commercial discussions between shippers and rail carriers. We support the concept of encouraging railways and those who rely on rail service, including grain producers and exporters, to enter into level of service agreements and to ensure that those agreements are enforced and are enforceable. We have had some success ourselves in that respect, entering into level of service agreements, and we think those level-of-service agreements have had a positive effect on gateway efficiency.

The last issue we are concerned about is the proposal with respect to the imposition of minimum annual grain movements in a particular year. Under the proposed bill, it's our understanding that the Canadian Transportation Agency is required to consult with railways and the owners and operators of grain-handling undertakings. There is no corresponding requirement that the CTA consult with other users. Those other users would include other commodity shippers, terminal operators who rely upon efficient rail service, marine carriers who rely on efficient rail service, and port authorities who are responsible for ensuring that Canada's trade gateways operate efficiently. I would say that each of those additional stakeholders will be dramatically affected if there is an overall reduction in rail system efficiency.

The concern is that without adequate consultation by the CTA with those other stakeholders, an unfair preference will be provided to one commodity sector at the expense of other equally and, in some cases in terms of volume, more significant commodity sectors.

Those are my comments, Mr. Chair.

The Chair: Thank you, Mr. Mayer. Now we will commence our questions.

Senator Mercer: Gentlemen, I would like to thank both of you for making yourselves available to this committee.

Prior to my questions to them, I would like to put on the record how disappointed I am that the Port of Vancouver did not accept our invitation to appear. We have heard from witness after witness that part of the problem getting the grain moving is the backup at the Port of Vancouver. I think it is a travesty for the Vancouver Port Authority to not accept our invitation. I think it needs to be noted on the record that they have turned down our invitation while the good people in Churchill — at least those representing the railway up there — Thunder Bay and Prince Rupert took the time to meet with the committee via teleconference. So thank you again, gentlemen.

canadiens après avoir été livrées par des transporteurs ferroviaires canadiens. Nous comptons sur le comité qui, nous l'espérons, tiendra compte de cet aspect lorsqu'il déterminera si l'augmentation des distances d'interconnexion convient dans ce cas.

Ensuite, nous craignons que l'arbitrage obligatoire ait un effet néfaste sur ce qui s'avérait être généralement de bonnes discussions commerciales entre les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires. Nous appuyons l'idée d'encourager les compagnies de chemin de fer et les intervenants qui dépendent des services ferroviaires, dont les producteurs et les exportateurs de grains, à conclure des accords sur les niveaux de service et à faire en sorte que ces accords sont mis en application et qu'ils sont applicables. Nous avons réussi à cet égard, et nous pensons que les accords sur les niveaux de service ont un effet positif sur l'efficacité de la porte d'entrée.

La dernière question qui nous préoccupe, c'est le projet d'imposer un volume minimum pour le transport du grain au cours d'une année. Selon le projet de loi proposé, nous croyons comprendre que l'Office des transports du Canada doit consulter les chemins de fer et les propriétaires et les entreprises de manutention des grains. Aucune exigence équivalente n'oblige l'OTC à consulter d'autres utilisateurs, comme d'autres expéditeurs de marchandises; les exploitants de terminaux et les transporteurs maritimes, qui dépendent d'un service ferroviaire efficace; et les administrations portuaires, qui doivent veiller à ce que les corridors commerciaux du Canada soient efficaces. Je dirais que les conséquences pour chacun de ces autres intervenants seront terribles si le système ferroviaire devient moins efficace.

Le problème, c'est que si l'OTC ne consulte pas les autres intervenants, un secteur de produits sera privilégié injustement au détriment d'autres secteurs aussi importants, et dans bien des cas, plus importants pour ce qui est du volume.

J'ai terminé mes observations, monsieur le président.

Le président : Merci, monsieur Mayer. Nous allons maintenant passer aux questions.

Le sénateur Mercer : Messieurs, j'aimerais vous remercier tous les deux d'avoir accepté de comparaître devant notre comité.

Avant de poser mes questions aux témoins, j'aimerais dire à quel point je suis déçu que le port de Vancouver n'ait pas accepté notre invitation à venir témoigner. Bon nombre de témoins nous ont dit que le problème dans le transport du grain, c'est l'engorgement au port de Vancouver. Je pense qu'il est scandaleux que l'Administration portuaire de Vancouver n'ait pas accepté notre invitation, et il faut inscrire au compte rendu qu'elle a refusé de comparaître tandis que les bonnes personnes de Churchill — du moins ceux qui représentent le chemin de fer là-bas —, de Thunder Bay et de Prince Rupert ont pris le temps de rencontrer le comité par téléconférence. Encore une fois, je vous en remercie, messieurs.

Mr. Heney, you said the Churchill subsidies are hurting the Port of Thunder Bay. How has that manifested itself? How have you noticed this problem?

Mr. Heney: You have to be clear that the size of Churchill is very small; however, last year it shipped over 500,000 tonnes, which is a fairly high number for them. Yet the markets are the same as served through Thunder Bay, so we are subsidizing one corridor over another, which seems rather strange when the seaway is subject to the maximum of user fees and user pay type of legislation. There seems to be a lack of fairness.

Senator Mercer: Mr. Mayer, Mr. Heney talked about Thunder Bay having the fastest turnaround time. I'm curious; we heard from witnesses over the last few days about turnaround time both in Vancouver and Prince Rupert and the fact that there are a number of vessels waiting for grain. Of course, if a ship is standing still, it's not making money and the product isn't moving. What is the situation currently in Prince Rupert?

Mr. Mayer: Senator Mercer, that is a very good question. As a result of the traffic congestion, both on the grain export side and also on the coal export side, we had a higher than usual number of vessels at anchor for extended periods of time at the Port of Prince Rupert. The reasons principally related to weather delays during the winter months, earlier in the year, and that created problems along the CN network in particular. It's our understanding that they had the longest extended periods of temperatures below minus 30 degrees Celsius, which made it impossible in some cases for them to use their railcars because hydraulic braking mechanisms didn't work. There was definitely an issue with respect to vessels being delayed and the gateway export being similarly reduced in capacity during that time.

I would say, though, in terms of railcar turnaround that the terminal operators in the Port of Prince Rupert and I would say through Vancouver as well are efficient terminals. The grain terminal in Prince Rupert, operated by Prince Rupert Grain, is a very efficient terminal, and once they had the cars, they were able to turn them around very expeditiously.

Senator Mercer: You also talked about interswitching and the problems that you have with it, forcing some of our shippers to go through American ports. Let's say we could all get our wish and the interswitching stopped at the border, stayed north of the border. Would the Ports of Vancouver and Prince Rupert — and I know you can't speak for the Port of Vancouver, which is why they should be here — be able to handle that extra volume?

Mr. Mayer: Senator Mercer, the issue and concern is that the interswitching extension or the kilometre extension for interswitching rights could result in U.S. carriers essentially

Monsieur Heney, vous avez dit que les subventions pour Churchill nuisent au port de Thunder Bay. Comment cela se manifeste-t-il? Comment avez-vous constaté le problème?

M. Heney : Il faut préciser que le port de Churchill est très petit; toutefois, l'an dernier, il a expédié plus de 500 000 tonnes de marchandises, ce qui représente une assez grande quantité dans son cas. Les marchés sont les mêmes que ceux qui sont desservis par Thunder Bay, et nous subventionnons un corridor plutôt qu'un autre, ce qui semble étrange alors que la voie maritime est soumise à des dispositions sur les frais d'utilisation maximums. Il semble que ce n'est pas équitable.

Le sénateur Mercer : Monsieur Mayer, M. Heney a dit que le port de Thunder Bay a le plus court temps d'escale de tous les ports au Canada. Je suis intrigué; au cours des derniers jours, des témoins nous ont parlé du temps d'escale des ports de Vancouver et de Prince Rupert et nous ont dit qu'un certain nombre de navires attendent le grain. Bien entendu, si un navire est en attente, il ne fait pas d'argent et le produit n'est pas transporté. Quelle est la situation actuelle à Prince Rupert?

M. Mayer : Vous posez une très bonne question, sénateur Mercer. En raison de l'engorgement, tant pour l'exportation du grain que pour celle du charbon, un plus grand nombre de navires que d'habitude étaient ancrés pendant de longues périodes au port de Prince Rupert. Les raisons étaient surtout liées aux retards causés par les conditions météorologiques pendant les mois d'hiver, au début de l'année, et cela a créé des problèmes dans le réseau du CN en particulier. Nous croyons comprendre qu'ils ont subi la plus longue période durant laquelle la température était de -30 degrés Celsius, ce qui fait que dans certains cas, il était impossible d'utiliser les wagons, car le système de freinage hydraulique ne fonctionnait pas. Il y a eu un problème lié au retard des navires, et la capacité d'exportation a été réduite pendant cette période.

Par contre, je dirais que, pour ce qui est du temps d'escale des wagons, les exploitants de terminal du port de Prince Rupert et moi, et Vancouver également, diraient que ce sont des terminaux efficaces. Le terminal céréalier de Prince Rupert, exploité par Prince Rupert Grain, est très efficace, et une fois que les wagons sont là, on est en mesure de faire la rotation très rapidement.

Le sénateur Mercer : Vous avez également parlé de l'interconnexion et des problèmes que cela vous pose. Cela force certains de nos expéditeurs à passer par des ports américains. Disons que nous pouvons exaucer notre vœu et que l'interconnexion s'arrêtait à la frontière, qu'elle restait au nord de la frontière. Est-ce que les ports de Vancouver et de Prince Rupert — et je sais que vous ne pouvez pas parler au nom de celui de Vancouver, et c'est pourquoi il devrait comparaître aujourd'hui — seraient en mesure de manutentionner ce volume supplémentaire?

M. Mayer : Sénateur Mercer, le problème, c'est que l'augmentation des distances d'interconnexion ou du nombre de kilomètres concernant les droits liés à l'interconnexion pourrait

being able to poach what would otherwise be cargo carried on the Canadian rail network west to Canadian ports or east to the Ports of Thunder Bay, Churchill and Montreal. That is a concern.

The additional concern is that there is no corresponding right on the part of Canadian rail carriers to pick up U.S. cargoes [*technical difficulty with video conference*]. I mention this because we are competing very heavily with many U.S. ports. There are steps being taken, for example in the [*technical difficulty with video conference*] on Canadian cargo routed through U.S. ports. We are concerned about that.

With respect to the ability to handle volumes, if all cargo stayed north of the border we'd consider that there is additional capacity for grain, additional capacity for coal and additional capacity for other commodity types, both in Vancouver and in Prince Rupert.

Senator Plett: Thank you, gentlemen.

Mr. Heney, I would like to further touch on your comments about the Port of Churchill. I'm from Manitoba, and when we sometimes subsidize certain players we are doing that not just to help one or two individuals, but rather to help a huge sector of a province, as we're doing here. The Port of Churchill was quite a big player in carrying wheat during the days of the single-desk marketing. Of course the government chose rightfully to go to dual marketing and that, in the short term, needed to be addressed in the Port of Churchill. There are many First Nations people there who depend on the Port of Churchill for their livelihood.

Would you feel the same way if an industry was not necessarily shut down but if something like this happened in and around Thunder Bay? Would you have the same feelings about somebody not being helped for a few years to make sure they could get back on track?

Mr. Heney: Thank you for the question, senator. I'm a life-long resident of Thunder Bay and I've seen much industrial decline over my career, coming from the forest products industry originally. I've worked at the port in the grain industry for the last 23 years, and we compete heavily with the U.S. ports. They are also subsidized and we successfully compete with them on many footings for project cargo. I'm used to competing. We have never seen any type of subsidy to save the forest products industry, so I can't really look from that perspective; I just look at it as a competitor. It seems I'm competing with my own government in some ways. We have some fairly excessive fees on the seaway, some of which haven't been reviewed in many years.

permettre aux transporteurs américains de marcher sur les plates-bandes canadiennes, de transporter des marchandises qui autrement seraient transportées par le réseau ferroviaire canadien vers l'ouest, les ports canadiens ou vers l'est, les ports de Thunder Bay, de Churchill et de Montréal. C'est un problème.

L'autre problème, c'est qu'il n'existe pas de droit équivalent permettant aux transporteurs ferroviaires canadiens de prendre des marchandises américaines [*difficultés techniques liées à la vidéoconférence*]. Je le mentionne parce que nous faisons très fortement concurrence à de nombreux ports américains. Des mesures sont prises, par exemple [*difficultés techniques liées à la vidéoconférence*] les marchandises canadiennes acheminées par des ports américains. Cela nous préoccupe.

En ce qui concerne la capacité d'accueillir une si grande quantité, si toutes les marchandises restaient au nord de la frontière, nous considérerions qu'il y a une capacité supplémentaire pour le grain, une capacité supplémentaire pour le charbon et une capacité supplémentaire pour d'autres types de produits, tant à Vancouver qu'à Prince Rupert.

Le sénateur Plett : Merci, messieurs.

Monsieur Heney, j'aimerais revenir sur ce que vous avez dit au sujet du port de Churchill. Je viens du Manitoba, et lorsque nous subventionnons certains intervenants parfois, nous ne le faisons pas pour aider seulement une ou deux personnes, mais bien un vaste secteur d'une province, comme nous sommes en train de le faire. Le port de Churchill jouait un rôle important dans le transport du blé à l'époque de la commercialisation à comptoir unique. Bien entendu, le gouvernement a choisi, à juste titre, de passer à la commercialisation mixte, ce qui, à court terme, s'imposait dans le port de Churchill. Beaucoup de Premières Nations dépendent du port de Churchill.

Seriez-vous du même avis si un secteur ne cessait pas nécessairement ses activités, mais si quelque chose comme cela se produisait à Thunder Bay? Penseriez-vous la même chose si quelqu'un ne recevait pas d'aide pendant quelques années pour s'assurer qu'il puisse se remettre sur pied?

M. Heney : Je vous remercie de la question, sénateur. Je réside à Thunder Bay depuis toujours et j'ai été témoin du déclin d'industries pendant ma carrière; je travaillais dans l'industrie forestière originellement. Je travaille au port, dans l'industrie des grains, depuis 23 ans, et nous faisons une forte concurrence aux ports américains. Ils sont également subventionnés et nous réussissons à les concurrencer avec succès pour les cargaisons liées à un projet. Je suis habitué à la compétition. Aucune subvention n'a été accordée pour sauver l'industrie forestière, et je ne peux donc pas vraiment voir les choses sous cet angle; j'examine la situation en tant que compétiteur. Il semble qu'à certains égards, je rivalise avec mon propre gouvernement. Nous payons des frais excessifs sur la voie maritime, dont certains n'ont pas été révisés depuis de nombreuses années.

Churchill, because of its very short season and size of the shipments there, is largely irrelevant to the future of Thunder Bay. I like to draw attention to other corridors, the seaway corridor. A review of regulations on that corridor would be in order as well. We are not asking for a subsidy, just a review of regulations.

Senator Plett: Fair enough. If they are largely irrelevant, I don't think we should concern ourselves too much if they get a leg up and a hand up. But nevertheless, Mr. Mayer, you correctly state that this bill specifically states that shippers and rail companies must be consulted. However, the bill also gives the authority for the government to consult all players, including ports. Both Minister Ritz and Minister Raitt have said that all players will be consulted. Were you aware of that, or would you like to comment on that?

Mr. Mayer: Thank you for your comments. If the act, in its final form, does include a requirement that those key stakeholders also be consulted, certainly I would withdraw our concerns. My reading of the act suggested to me — and I apologize if I misunderstood — that there was a mandatory requirement to consult with the rail carriers and grain handlers and operators, and it was an optional requirement, a permissive ability to consult with others. That was the concern. Of course, when that is the case there is the risk that those groups, other than grain producers and grain handlers, may not be consulted. And therefore their voices may not be heard before a decision is made that may affect that gateway efficiency in general.

Senator Plett: I would like both of you to give a brief comment on the normal amount of ships that would be in your port at one time waiting to be loaded, as compared to what it was this winter because of the problems we had. I certainly wish that we had, as Senator Mercer said, the Port of Vancouver here as well to give us that, because they are large players. You are both significant players as well. What would the normal be for your ships in port as compared to what it was this year?

Mr. Heney: Our ship turnaround time is about two days on average. There was a surge this spring, and to be clear we're not open in the winter months. Following a delayed opening this year, we're seeing two to three ships at anchor waiting for grain, which is a manageable number. We can load six ships at one time in Thunder Bay.

Senator Plett: That's what it is now or is that the norm?

En raison de sa très courte saison et du nombre de marchandises qu'il reçoit, le port de Churchill n'a à peu près rien à voir avec l'avenir de celui de Thunder Bay. Je veux attirer l'attention sur d'autres corridors, le corridor maritime. Un examen des règlements sur le corridor serait de mise également. Nous ne demandons pas de subvention, mais bien un examen des règlements.

Le sénateur Plett : Très bien. S'il n'a à peu près rien à voir, je ne pense pas que nous devrions nous en faire trop s'il obtient un coup de pouce. Cependant, monsieur Mayer, vous dites à juste titre que le projet de loi prévoit que les expéditeurs et les compagnies ferroviaires doivent être consultés. Toutefois, le projet de loi permet au gouvernement de consulter tous les intervenants, dont les ports. Les ministres Ritz et Raitt ont dit que tous les intervenants seront consultés. Le saviez-vous? Aimerez-vous intervenir là-dessus?

M. Mayer : Je vous remercie de vos observations. Si les dispositions législatives, dans leur version finale, incluent l'obligation de consulter les intervenants clés, je retirerais nos préoccupations. Si j'ai bien compris les dispositions — et je m'excuse si je n'ai pas bien compris —, il est obligatoire de consulter les transporteurs ferroviaires et les manutentionnaires de grains, et il est facultatif de consulter d'autres intervenants. Voilà le problème. Bien sûr, si c'est le cas, il y a un risque que les intervenants d'autres groupes, autres que les producteurs et les manutentionnaires de grains, ne soient pas consultés. Ainsi, ils ne pourront pas exprimer leur point de vue avant qu'on prenne une décision qui pourrait toucher l'efficacité du point d'entrée en général.

Le sénateur Plett : J'aimerais que vous parliez brièvement du nombre de navires qui se trouvent dans vos ports respectifs normalement et qui attendent qu'on les charge par rapport à la situation de l'hiver dernier, en raison des problèmes que nous avons eus. Tout comme le sénateur Mercer, j'aurais souhaité qu'un représentant du port de Vancouver vienne comparaître pour répondre à ma question, car il s'agit d'un intervenant important. Vous êtes tous les deux des intervenants importants également. À quoi correspondrait une situation normale pour vos navires dans vos ports respectifs au regard de la situation de cette année?

M. Heney : Le temps d'escale des navires est de deux jours en moyenne. Il y a eu un vaste mouvement ce printemps, et je veux préciser que nous ne sommes pas ouverts durant l'hiver. Après une ouverture retardée cette année, nous voyons deux ou trois navires ancrés qui attendent de recevoir le grain, ce qui est un nombre raisonnable. Nous pouvons charger six navires en même temps à Thunder Bay.

Le sénateur Plett : S'agit-il de la situation actuelle ou de la norme?

Mr. Heney: That's what it is now, which is high for us. Normally, we wouldn't see any ships at anchor. They come right to the dock and go out again. Given the number of ocean ships that have been queued up due to the late opening, that's a pretty low number, I would think.

Mr. Mayer: Senator, thank you very much. As I mentioned during my earlier submissions, we had extended vessel turnaround times — vessels waiting at anchor for cargo. In particular, we had extended vessel turnaround times for both the grain carriers and [technical difficulty with video conference]. I would say that our normal turnaround time for vessels, when vessels come into anchor, is approximately between one and three days depending on the time of year and the commodity type. After the difficult winter we had this year, in some cases vessels were at anchor for 7 to 10 days or potentially even longer. Again, I want to emphasize that those delays were not only experienced by vessels here to load grain but also by vessels here to load coal.

Senator Tardif: You mentioned this before but I want to go over it. In your opinion, how will the volume requirement that has been imposed by this bill on the two major railways affect the transport of other products moving on the same track through the same logistical system?

Mr. Heney: In Thunder Bay's situation, for other commodities there's quite an excess capacity in the port. We never moved anywhere near our capacity, which is about 3,700 cars a week for grain. Our number got up to not even 2,000 following the opening. It would not impact right now at all the coal or potash that goes through the port. There's a lot of capacity to move both commodities.

Senator Tardif: And in Prince Rupert?

Mr. Mayer: I would just like to mention that Prince Rupert is in a period of dramatic growth in terms of our cargo exports and imports through the gateway. We also have had some additional projects for which we expect to make final investment decisions imminently that will further increase in rail traffic to and from the Port of Prince Rupert, in particular, a new potash terminal development exporting potash from Saskatchewan and Manitoba. The environmental assessment has been completed. The point is that we see our current traffic volumes growing and rail traffic volumes therefore increasing as a result of requirements to export those commodities.

We are concerned about making it a requirement for the railways to allocate a certain number of resources on a mandatory basis to the grain sector because to do so, especially given that

M. Heney : Il s'agit de la situation actuelle, ce qui est un nombre élevé pour nous. Normalement, les navires n'attendent pas. Ils arrivent directement au quai et repartent. Je crois que compte tenu du nombre de navires océaniques qui ont fait la queue en raison de l'ouverture tardive, ce n'est pas beaucoup.

M. Mayer : Merci beaucoup, sénateur. Comme je l'ai dit plus tôt, le temps d'escale était plus long — pour les navires au mouillage qui attendent leur cargaison. Surtout, le temps d'escale était plus long tant pour les transporteurs de grains [difficultés techniques liées à la vidéoconférence]. Je dirais que normalement, le temps d'escale normal pour les navires, lorsque les navires jettent l'ancre, est d'environ un à trois jours selon la période de l'année et le type de produit transporté. Après l'hiver difficile que nous avons eu cette année, dans certains cas, les navires restaient en place de 7 à 10 jours ou même plus longtemps. Encore une fois, je veux souligner que ces retards ont été subis non seulement par les navires qui chargent du grain, mais aussi ceux qui chargent du charbon.

La sénatrice Tardif : Vous en avez déjà parlé, mais j'aimerais revenir sur un point. À votre avis, dans quelle mesure les exigences relatives au volume de grain transporté qui ont été imposées par le projet de loi aux deux grandes compagnies de chemin de fer auront-elles des répercussions sur d'autres produits transportés sur les mêmes voies ferrées par l'entremise du même système logistique?

M. Heney : Le port de Thunder Bay offre une capacité excédentaire assez élevée pour d'autres produits. Nous n'avons jamais atteint notre capacité de transport maximale, qui est d'environ 3 700 wagons de céréales par semaine. Après l'ouverture, nous n'avons même pas atteint 2 000 wagons. En ce moment, ces exigences n'auront aucune répercussion sur le charbon ou la potasse qui transitent par le port. En effet, on dispose de la capacité nécessaire pour transporter ces deux produits.

La sénatrice Tardif : Et qu'en est-il de Prince Rupert?

M. Mayer : J'aimerais seulement mentionner que le port de Prince Rupert connaît une période de croissance spectaculaire en ce qui concerne les exportations et les importations de marchandises. Nous avons également des projets supplémentaires pour lesquels nous prendrons très bientôt les dernières décisions liées aux investissements; ces projets permettront d'augmenter le trafic ferroviaire à destination et en provenance de Prince Rupert et de son port, et il y aura en particulier un nouveau terminal de potasse par lequel on exportera de la potasse de la Saskatchewan et du Manitoba. L'évaluation environnementale à cet égard est terminée. Le point que j'essaie de faire valoir, c'est que les exigences liées à l'exportation de ces produits augmentent nos volumes de trafic, ce qui entraîne l'augmentation des volumes de trafic ferroviaire.

Nous sommes préoccupés par l'obligation qui sera potentiellement imposée aux compagnies de chemin de fer d'affecter une certaine partie des ressources au secteur céréalier,

there will be penalties if they fail to do so and other potential sanctions, may result in capacity being taken away from other sectors that also rely on that transport.

By way of comparison, and we don't think that any particular commodity type should be preferred, the volume of coal moving through the Port of Prince Rupert right now versus grain is approximately 2.5 to 1 in terms of annual tonnage; 13 million tonnes of coal in *[technical difficulty with video conference]*.

Senator Tardif: I'm sorry; I did not hear that. You seem to be fading in and out.

Mr. Mayer: I'm sorry, senator. I will try again. The grain volumes are forecasted to be approximately 6 million *[technical difficulty with video conference]*, a little less than half our coal volumes. The concern is that if CN were our only carrier into Prince Rupert, and we're a single track, not a dual track, and were required to commit available resources in rail cars and locomotives exclusively to grain at certain times of the year or in greater percentages, it would affect, in our view, the shipment of other commodities as well as containerized cargo because of the reduction in locomotive capacity to the Port of Prince Rupert.

Senator Tardif: I'm going to restate that just to make sure that I have heard correctly. You indicated that you have half the grain exports in comparison to coal exports; is that correct?

Mr. Mayer: That's correct, senator.

Senator Tardif: You ship more coal. What is the situation for potash?

Mr. Mayer: For potash, the terminal has completed its market assessment, but the terminal has not been completed. We expect it to be started imminently. The potash terminal will be designed to be a 13.5 million to 20 million tonne per annum facility. It will be approximately twice the size of our grain terminal in Prince Rupert.

Senator Tardif: Thank you for clarifying your concerns.

Do you have other tracks that service Prince Rupert besides CN?

Mr. Mayer: No. CN is the only rail service provider into Prince Rupert *[technical difficulty with video conference]*.

Senator Tardif: If those cars are taken exclusively for grain shipment, you are concerned you may be short of cars for the shipment of other products; is that correct?

Mr. Mayer: That's correct, senator.

car pour y arriver, surtout étant donné le fait qu'il y aura des sanctions si on ne le fait pas et d'autres sanctions potentielles, on pourrait devoir diminuer la capacité dans d'autres secteurs qui comptent également sur ce mode de transport.

À titre de comparaison — et nous ne sommes pas d'avis qu'on devrait accorder un traitement préférentiel à un produit en particulier —, en tonnage annuel, le volume de charbon qui passe actuellement par le port de Prince Rupert comparativement au volume de céréales présente un ratio d'environ 2,5 à 1; 13 millions de tonnes de charbon dans *[difficultés techniques : transmission vidéo]*.

La sénatrice Tardif : Je suis désolée, mais je ne vous ai pas entendu. Il semble que le son est transmis de façon intermittente.

M. Mayer : Je suis désolé, madame la sénatrice. Je vais essayer encore une fois. On prévoit que les volumes de céréales seront d'environ 6 millions *[difficultés techniques : transmission vidéo]*, un peu moins de la moitié de nos volumes de charbon. Ce qui nous préoccupe, c'est que si le CN est notre seul transporteur vers Prince Rupert, et que nous avons une voie simple au lieu d'une voie double, et qu'on exige que des ressources en véhicules ferroviaires et en locomotives soient affectées exclusivement au transport des céréales pendant certaines périodes de l'année — ou en pourcentage plus élevé —, cela aura des répercussions, à notre avis, sur le transport d'autres produits ainsi que sur le fret en conteneurs, car on réduira la capacité en locomotives vers le port de Prince Rupert.

La sénatrice Tardif : Je vais répéter cela pour vérifier si j'ai bien entendu. Vous avez indiqué que vos exportations de céréales représentaient la moitié de celles de charbon; est-ce exact?

M. Mayer : C'est exact, madame la sénatrice.

La sénatrice Tardif : Vous expédiez plus de charbon. Qu'en est-il de la potasse?

M. Mayer : En ce qui concerne la potasse, on a terminé l'évaluation du marché pour le terminal, mais la construction de ce dernier n'est pas terminée. Nous prévoyons qu'il sera en activité très bientôt. Le terminal de potasse sera en mesure de traiter de 13,5 à 20 millions de tonnes par année. Il sera approximativement deux fois la taille de notre terminal céréalier à Prince Rupert.

La sénatrice Tardif : Je vous remercie d'avoir clarifié nos préoccupations.

Avez-vous d'autres voies ferrées, à part celles du CN, qui assurent le transport vers Prince Rupert?

M. Mayer : Non. Le CN est le seul fournisseur de services ferroviaires vers Prince Rupert *[difficultés techniques : transmission vidéo]*.

La sénatrice Tardif : Si ces wagons étaient utilisés exclusivement pour le transport des céréales, vous craignez de manquer de wagons pour le transport d'autres produits. Est-ce exact?

M. Mayer : C'est exact, madame la sénatrice.

Senator Tardif: Are they the same type of cars? I understand that the same cars wouldn't necessarily be used.

Mr. Mayer: You are right, senator. More appropriately, we should refer to the locomotives or the power used to pull the grain cars. Coal carriers are a different type of car, obviously. They're open top as opposed to the grain carriers. As well, containers are carried on chassis.

Senator Tardif: Do you have the staff and the capacity to handle this extra volume, whether grain or new export products that you are building terminals for?

Mr. Mayer: I will break it down, senator, if you don't mind.

We think that the rail capacity on the Prince Rupert corridor in terms of ability to handle trains pulling cars leaves a lot of room for additional movement, between 30 per cent and 40 per cent capacity at this time. That said, there are not an unlimited number grain cars, coal cars or cars available to carry containers and also locomotives.

In that sense, as volumes increase, there will be a requirement for rail carriers and CN [*technical difficulty with video conference*] the shippers [*technical difficulty with video conference*] cars to handle their products.

Within the Port of Prince Rupert, we are planning for growth. Our organization has tripled in size in the last five years. Our terminals are also in a period of expansion, which we see as a great benefit to the communities in the region.

Senator Tardif: Congratulations on your success.

[*Translation*]

Senator Dagenais: My thanks to the two witnesses. We are talking about the need to speed up the movement of goods in order to foster trade. The Minister of Agriculture actually said that a ship remained empty at berth in the port of Vancouver for a number of days. Mr. Mayer also said that it is important to think about the costs of icebreakers that have to open the St. Lawrence River seaway, which means that a lot of costs come with the shipment of goods. How will the bill support your port activities?

[*English*]

Mr. Heney: Yes, senator, our port, of course, relies heavily on rail, as do all ports shipping bulk commodities. Ours is devoted to grain almost exclusively, other than coal and potash, which are much smaller in volume than grain. So the effective movement of grain by rail is extremely important to us, and the extent to which

La sénatrice Tardif : S'agit-il du même type de wagons? D'après ce que je comprends, les mêmes wagons ne seraient pas nécessairement utilisés.

M. Mayer : Vous avez raison, madame la sénatrice. Il serait plus approprié de parler de locomotives ou de la source d'énergie utilisée pour tirer les wagons de céréales. On utilise manifestement un type différent de wagons pour transporter le charbon. Ces wagons sont ouverts, contrairement à ceux transportant des céréales. De plus, les conteneurs sont transportés sur des châssis.

La sénatrice Tardif : Avez-vous le personnel et la capacité nécessaires pour traiter ce volume supplémentaire, qu'il s'agisse de céréales ou des nouveaux produits destinés à l'exportation pour lesquels vous construisez de nouveaux terminaux?

M. Mayer : Je vais procéder par étapes, madame la sénatrice, si vous me le permettez.

À notre avis, la capacité ferroviaire liée aux trains qui tirent des wagons dans le corridor de Prince Rupert permet d'ajouter une grande capacité en matière de transport supplémentaire, c'est-à-dire de 30 à 40 p. 100 de la capacité actuelle. Cela dit, le nombre de wagons céréaliers, de wagons pour le charbon ou de wagons pour transporter des conteneurs n'est pas illimité, et c'est la même chose pour les locomotives.

Par conséquent, l'augmentation des volumes exigera des porteurs ferroviaires et du CN [*difficultés techniques : transmission vidéo*] les expéditeurs [*difficultés techniques : transmission vidéo*] wagons pour transporter leurs produits.

Dans le port de Prince Rupert, nous planifions en fonction de la croissance. La taille de notre organisme a triplé au cours des cinq dernières années. Nos terminaux se trouvent également dans une période d'expansion, et nous croyons que cela sera très profitable pour les collectivités de la région.

La sénatrice Tardif : Je vous félicite de votre succès.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Merci aux deux témoins. On parle de transfert de marchandises qui devrait s'accélérer pour favoriser le commerce. Le ministre de l'Agriculture avait d'ailleurs mentionné que, au port de Vancouver, un bateau était resté à quai, vide, pendant plusieurs jours. M. Mayer a aussi mentionné qu'il faut penser aux coûts des brise-glaces qui doivent ouvrir la voie maritime du fleuve Saint-Laurent, alors de nombreux coûts sont liés au transport de marchandises. En quoi le projet de loi va-t-il favoriser vos activités portuaires?

[*Traduction*]

M. Heney : Oui, sénateur, notre port dépend manifestement et dans une grande mesure du transport ferroviaire, tout comme les ports qui expédient des marchandises en vrac. Notre port se consacre presque exclusivement au transport des céréales, à part le charbon et la potasse qui représentent des volumes beaucoup plus

the bill facilitates that and focuses on that will be of benefit to our program in Thunder Bay.

We have seen situations in other commodities like forest products, for instance, where mills currently today are taking shutdowns because they do not have access to rail cars. So I'm not sure this situation is hampering or hindering that, but that is a critical thing to our community as well.

Mr. Mayer: Thank you, senator, for your question. I think that, certainly, railways can be encouraged to improve efficiency in their systems, can be encouraged to make investments in equipment to increase their capacity and can be encouraged to make investments in their rail systems by creating sidings and other infrastructure to improve efficiencies in the system.

I think the bill in some respects would certainly create an inducement to rail carriers to do so, and in that sense we take it as a positive. We certainly support an efficient movement of grain to all Canadian ports. It is very important for all Canadians. It is important for us in Prince Rupert.

The concern, though, is that there may be an unintended preference [*technical difficulty with video conference*].

Senator Robichaud: Mr. Mayer mentioned that he was concerned about interswitching. What about Thunder Bay? Is there any concern there?

Mr. Heney: In Thunder Bay, we're basically into the first full year past the removal of the Wheat Board monopoly. So the majority of the shipments through Thunder Bay are Canadian wheat for export. We watch very closely what happens after the Wheat Board. One of our main competitors would be the Mississippi corridor for Canadian grain exports. We would not like to see anything that encouraged that route or gave it incentive, as was discussed earlier, to poach Canadian grain and take it through that corridor. We feel that it should be kept north of the border and using the seaway system, which has the ultimate capacity to do that. There are issues of competitiveness with the seaway as well.

Senator Eaton: Thank you both. This is very interesting.

I'm sorry, Mr. Mayer; we have such difficulty hearing you because you go in and out.

petits. Il s'ensuit que le transport efficace des céréales par voie ferrée est extrêmement important pour nous, et la mesure dans laquelle le projet de loi facilite ce transport et se concentre sur cet élément profitera à notre programme de Thunder Bay.

Dans d'autres secteurs, par exemple celui des produits forestiers, des moulins doivent fermer leurs portes, car leurs exploitants n'ont pas accès à des wagons ferroviaires. Je ne suis donc pas certain si cette situation rend les choses plus difficiles, mais il s'agit également d'un élément essentiel dans notre collectivité.

M. Mayer : Je vous remercie, sénateur, de votre question. À mon avis, on pourrait certainement encourager les compagnies de chemins de fer à améliorer l'efficacité de leurs systèmes, à investir dans l'équipement pour augmenter leur capacité et à investir dans leurs systèmes ferroviaires en créant des voies d'évitement et d'autres infrastructures pour les rendre plus efficaces.

À mon avis, à certains égards, le projet de loi inciterait certainement les transporteurs ferroviaires à faire cela, et nous pensons donc que c'est un élément positif. Nous appuyons certainement le transport efficace des céréales vers tous les ports du Canada. C'est très important pour tous les Canadiens et c'est important pour nous, à Prince Rupert.

Ce qui nous préoccupe, cependant, c'est qu'il pourrait y avoir un traitement préférentiel non prévu [*difficultés techniques : transmission vidéo*].

Le sénateur Robichaud : M. Mayer a mentionné qu'il était préoccupé par l'interconnexion. Qu'en est-il de Thunder Bay? Y a-t-il des préoccupations à cet égard là-bas?

M. Heney : À Thunder Bay, nous sommes essentiellement dans la première année complète suivant l'élimination du monopole de la Commission canadienne du blé. Il s'ensuit que la majorité des cargaisons qui passent par Thunder Bay contiennent du blé canadien destiné à l'exportation. Nous surveillons très attentivement les conséquences de l'élimination de cette commission. L'un de nos concurrents principaux en ce qui concerne l'exportation des céréales canadiennes pourrait être le couloir du Mississippi. Comme on l'a dit plus tôt, nous n'aimerions pas qu'on encourage ou qu'on favorise, d'une façon ou d'une autre, le détournement des céréales canadiennes par cette route. Nous croyons qu'on devrait garder ces marchandises au nord de la frontière et que nous devrions utiliser la voie maritime, qui offre la capacité idéale pour y arriver. Toutefois, la voie maritime présente également des problèmes sur le plan de la concurrence.

La sénatrice Eaton : J'aimerais remercier nos deux témoins. Cette conversation est très intéressante.

Je suis désolée, monsieur Mayer; nous avons beaucoup de difficulté à vous entendre, car le son coupe.

Mr. Heney, I would like to start with you. You are talking about regulations and the costs of the St. Lawrence Seaway placing Thunder Bay at a disadvantage to other ports. Is it only the federal government that you have to deal with in changing the regulations, or is it Ontario and Quebec?

Mr. Heney: Regulations are generally federal. So when we saw the change to the 25 per cent import duty for building Canadian ships offshore, that immediately spurred a \$1 billion investment in the Canadian lake fleet. So these regulations can have dramatic impacts on the use of the seaway. The pilotage to get an ocean ship to Thunder Bay is \$60,000. You have to have a pilot come all the way from Montreal across the Great Lakes, 2,300 miles inland to Thunder Bay. That's an unheard of situation anywhere in the world.

Pilotage on the open lakes, on the main Great Lakes in Canada, is not really required, and it is something that is making us non-competitive. We need to review these. These regulations took place before the days of GPS and modern navigation techniques and, to us, are just punitive to our competitiveness.

I think a review of these types of regulations, with a view to modernizing them, would certainly help the seaway to move a lot more grain and be more competitive. We do compete with American routes.

Senator Eaton: Have you lobbied the Minister of Transport about those regulations?

Mr. Heney: We have. We bring it up at every opportunity. They're a very strong lobby group supporting the pilotage and those types of groups. It is not an easy thing to change, but it is something that should be studied carefully with a view to modernizing those regulations.

Senator Eaton: I would like a comment from both of you on this. Bill C-30 seems to be pushing the railways to be less monopolistic with the new switching program and pushing them to build greater infrastructure, whether it is improving the track, building more cars, efficiencies, more engines. We had one witness yesterday who told us they had enough cars. What they were short of was engineers or personnel, crews and engines. How do you both feel about that?

Mr. Heney: There are two railways in Canada. Canadian Pacific has been recently undergoing major restructuring, which has reduced staffing and locomotive power dramatically. I'm sure that is a part of the cause of the situation we are in. The business

Monsieur Heney, j'aimerais d'abord m'adresser à vous. Vous soutenez que les règlements et les coûts liés à la Voie maritime du Saint-Laurent défavorisent Thunder Bay comparativement à d'autres ports. Lorsqu'il s'agit de modifier les règlements, devez-vous seulement vous adresser au gouvernement fédéral, ou devez-vous également faire affaire avec la province de l'Ontario et celle du Québec?

M. Heney : Les règlements sont habituellement fédéraux. Lorsqu'on a apporté le changement lié au droit d'importation de 25 p. 100 sur la construction des bateaux canadiens à l'étranger, cela a immédiatement provoqué un investissement d'un milliard de dollars dans la flotte des Grands Lacs. Ces règlements peuvent donc avoir des répercussions spectaculaires sur l'utilisation de la voie maritime. Le pilotage d'un navire transocéanique à Thunder Bay coûte 60 000 \$. Vous devez confier le navire à un pilote à Montréal et le faire traverser les Grands Lacs, c'est-à-dire 2 300 milles à l'intérieur des terres jusqu'à Thunder Bay. Cela n'arrive nulle part ailleurs dans le monde.

Le pilotage sur des lacs ouverts, sur les principaux Grands Lacs du Canada, n'est pas vraiment nécessaire, et ces règlements nous rendent non concurrentiels. Nous devons les réviser. En effet, ils ont été pris avant l'invention du GPS et des techniques modernes de navigation, et ils nuisent à notre compétitivité.

Je crois qu'un examen de ces types de règlements, en vue de les moderniser, contribuerait certainement à augmenter de façon importante le transport de céréales sur la voie maritime et à améliorer sa compétitivité. Nous faisons concurrence aux routes américaines.

La sénatrice Eaton : Avez-vous fait du lobbying auprès de la ministre des Transports au sujet de ces règlements?

M. Heney : Oui. Nous en parlons chaque fois que l'occasion se présente. Un groupe de lobbyistes puissant appuie le pilotage et ces types de groupes. Ce n'est pas une chose facile à changer, mais il faudrait examiner attentivement la situation en vue de moderniser ces règlements.

La sénatrice Eaton : Pour la prochaine question, j'aimerais obtenir les commentaires des deux témoins. Le projet de loi C-30 semble tenter de réduire le monopole des compagnies de chemin de fer avec le nouveau programme de manœuvres et de les pousser à construire une infrastructure plus importante, qu'il s'agisse d'améliorer les voies ferrées, de construire plus de wagons, d'acquérir d'autres moteurs et d'améliorer l'efficacité. Un témoin nous a dit hier que les compagnies de chemin de fer avaient suffisamment de wagons, mais qu'elles manquaient de mécaniciens, de locomotives, de personnel, d'équipages et de moteurs. Quel est votre avis à cet égard?

M. Heney : Il y a deux compagnies de chemin de fer au Canada. Le Canadien Pacifique a récemment entrepris une restructuration majeure, ce qui a énormément réduit son personnel et sa capacité en locomotives. Je suis certain que c'est

of rationing power to higher paying commodities is something that is always going to be detrimental to grain shipping.

What we have seen in Thunder Bay is that once the order-in-council was placed, a large amount of grain was immediately moved to Thunder Bay, from short-haul places like Manitoba, to maximize deliveries. To us, that's in some ways a benefit because Thunder Bay has such a quick cycle time from the Prairies. Also, it impacted the fact that the railroads did not move much grain east of Thunder Bay over the winter. It actually left Thunder Bay in a better position in some ways.

The rationing of cars and locomotives is dangerous near a growth of commodities.

Mr. Mayer: First of all, we would support any efforts by the rail carriers to improve the levels of their fleet, the number of locomotives and their track. We think there has been significant progress in that respect on the Prince Rupert corridor, so we're supportive of CN continuing to do that.

With respect, though, to whether or not that was the cause of delays over the first part of 2014, senator, I would say that the delays in our view were not so much in terms of equipment capacity. They were principally weather-related and not labour-related either. So that was really an anomalous situation, in our view. That said, we certainly support encouraging the railways to continue to increase their efficiency.

Senator Eaton: As you both know, there's a sunset clause to this bill, so it will be very interesting to see what it has done at the end of two years

Mr. Heney, don't you have an advantage over Churchill as the track to Churchill is a difficult track, I understand? A lot of it goes over tundra, so the trains have to go very slowly. Don't you have a built-in advantage there?

Mr. Heney: Without dwelling on Churchill, we have many advantages, but they're not reflected in the freight bill at the end of the day. Thunder Bay has excellent service in rail by both railways, a very large grain handling capacity and a very efficient port, but not all of that is reflected in the cost of the shipment.

Senator Mercer: I have one question for each of our witnesses.

en partie la cause de la situation dans laquelle nous sommes maintenant. Les efforts en vue d'affecter les ressources uniquement aux produits les plus payants nuiront toujours au transport céréalier.

À Thunder Bay, nous avons constaté qu'une fois que le décret a été mis en œuvre, une grande quantité de céréales a immédiatement été transportée à Thunder Bay, à partir de courtes distances comme le Manitoba, pour maximiser les livraisons. Pour nous, cela représente en quelque sorte un avantage, car Thunder Bay est à courte distance des Prairies. De plus, cela a fait en sorte que les compagnies de chemin de fer n'ont pas transporté de grandes quantités de céréales à l'est de Thunder Bay pendant l'hiver. Ces événements ont donc permis à Thunder Bay de se retrouver dans une meilleure position à certains égards.

Le rationnement des wagons et des locomotives est une pratique risquée lorsque le secteur des marchandises est sur le point de connaître une période de croissance.

M. Mayer : Tout d'abord, nous soutiendrions tous les efforts fournis par les transporteurs ferroviaires pour améliorer les niveaux de leur flotte, le nombre de locomotives et leurs voies ferrées. Nous pensons que des progrès importants ont été réalisés à cet égard dans le couloir de Prince Rupert, et nous appuyons donc le CN dans la poursuite de ses efforts.

En ce qui concerne la question de savoir si cela a causé ou non les retards pendant les premiers mois de 2014, madame la sénatrice, je répondrais que les retards, à notre avis, n'étaient pas vraiment attribuables à la capacité en équipement, mais plutôt aux conditions météorologiques; ils n'étaient pas non plus liés à la main-d'œuvre. Il s'ensuit qu'à notre avis, il s'agissait vraiment d'une situation inhabituelle. Cela dit, nous pensons certainement qu'il faut encourager les compagnies de chemin de fer à tenter d'être plus efficaces.

La sénatrice Eaton : Comme vous le savez tous les deux, ce projet de loi contient une disposition de temporisation, et il sera vraiment intéressant de voir ce qu'il aura accompli dans deux ans.

Monsieur Heney, n'avez-vous pas un avantage comparativement à Churchill, étant donné que d'après ce que je comprends, la voie ferrée vers Churchill est très difficile? En effet, une grande partie passe dans la toundra, et les trains doivent se déplacer très lentement. Cela vous donne-t-il un avantage intrinsèque?

M. Heney : Sans m'attarder sur le cas de Churchill, nous avons de nombreux avantages, mais ils ne font aucune différence, au bout du compte, dans la facture de transport. Thunder Bay profite d'un excellent service ferroviaire fourni par les deux compagnies de chemin de fer, d'une grande capacité de transport pour les céréales et d'un port très efficace, mais tout cela ne se reflète pas nécessairement dans les coûts de transport.

Le sénateur Mercer : J'ai une question pour chacun de nos témoins.

Mr. Heney, you claim to have the fastest turnaround time, and that's terrific. The ships leave the Port of Thunder Bay, head down the seaway and travel across numerous lakes in the seaway system. I put my other hat on as a member of the Transport Committee. I'm very much aware that the water level in the Great Lakes has dropped significantly over the last number of years to the extent that some ships have not been able to go through the process fully loaded. Has that affected grain shipments?

Mr. Heney: It did in 2007, senator. Last year, we saw the biggest rebound in lake levels in 60 years. After the winter we just had, we're going to see another rebound. We're actually, for the first time in many years, well over normal lake levels in Lake Superior. As we know, those lake levels travel downhill from Lake Superior, so you will see a correction of those lake levels. I can't predict how long that will last. Whether global warming or climate change has a long-term impact is up for debate, but I have seen rapid rebounds when others said that this was a permanent situation. Trust me, it is not. Lake levels in the Port of Thunder Bay have never been an issue, but along the seaway there are challenging areas. Those today are resolving themselves as part of a positive impact of the climate we have witnessed in the last winter.

Senator Mercer: The tough winter was good for something.

Mr. Mayer, I have to indulge my colleagues, but this is slightly off topic. You told us that you ship mainly coal, grain, containers and wood pellets. The other responsibility of this committee is forestry. We did a study on forestry and we know that there was a large stand of dead wood in British Columbia due to the pine beetle. Is that where the wood chips are coming from? Do you know?

Mr. Mayer: I know a little bit, so I will tell you what I do know.

Certainly, on the pellet side, wood pellets are a biofuel product manufactured from wood waste [*technical difficulty with video conference*]. It is now compressed and formed to a biofuel that is exported to Europe and Asia and considered to be a green fuel. So the wood pellet sector is a small sector that is growing, we think.

Another important aspect in terms of forestry exports and access to rail for forestry exports should be noted as well. Right now, the fastest growing export product through the Port of Prince Rupert is wood products. Those logs and finished lumber are loaded into containers and exported to Asian markets. So access for the forestry sector to an efficient rail network is very important to the Western Canadian economy, absolutely.

Monsieur Heney, vous affirmez offrir le temps de traitement le plus rapide, et c'est formidable. Les navires quittent le port de Thunder Bay, empruntent la voie maritime et traversent plusieurs lacs. Je vais maintenant parler en ma qualité de membre du Comité des transports. Je sais pertinemment que le niveau de l'eau dans les Grands Lacs a diminué de façon importante au cours des dernières années, et que certains navires n'ont pas été en mesure de les traverser lorsqu'ils étaient à pleine charge. Cela a-t-il eu des répercussions sur le transport des céréales?

M. Heney : Oui, en 2007, sénateur. L'an dernier, nous avons vu la plus grande remontée dans les niveaux des lacs en 60 ans. Après l'hiver que nous venons de traverser, nous assisterons à une autre remontée. Pour la première fois depuis de nombreuses années, les niveaux sont bien au-dessus de la moyenne dans le lac Supérieur. Comme nous le savons, les niveaux des lacs descendent la colline à partir du lac Supérieur, et on assistera à la correction de ces niveaux. Je ne peux pas prévoir combien de temps cela durera. Quant à savoir si le réchauffement climatique ou le changement climatique a un effet à long terme, cela peut faire l'objet d'un débat, mais j'ai vu des remontées rapides alors que d'autres soutenaient qu'il s'agissait d'une situation permanente. Vous pouvez me faire confiance, ce n'est pas une situation permanente. Les niveaux des lacs n'ont jamais posé de problème dans le port de Thunder Bay, mais il y a des régions problématiques le long de la voie maritime. Ces problèmes se résolvent d'eux-mêmes aujourd'hui, grâce aux effets positifs engendrés par le climat de l'hiver dernier.

Le sénateur Mercer : Le rude hiver n'a donc pas été en vain.

Monsieur Mayer, je dois faire plaisir à mes collègues, mais c'est un peu hors sujet. Vous nous avez dit que vous transportiez surtout du charbon, des céréales, des conteneurs et des granules de bois. L'autre responsabilité de notre comité concerne les forêts. Nous avons mené une étude sur le secteur forestier, et nous savons qu'il y a eu une grande étendue de bois mort en Colombie-Britannique en raison du dendroctone du pin ponderosa. Les granules de bois viennent-elles de là-bas? Le savez-vous?

M. Mayer : J'en sais un peu sur le sujet, et je vais donc vous dire ce que je sais.

Les granules de bois sont certainement un biocarburant fabriqué à partir de déchets de bois [*difficultés techniques : transmission vidéo*]. Ils sont maintenant comprimés et transformés en biocarburant qu'on exporte vers l'Europe et l'Asie et qu'on considère comme étant un carburant vert. Le secteur des granules de bois est donc un petit secteur en croissance, à notre avis.

Il faut également souligner un autre élément important lié à l'exportation des produits forestiers et à l'accès aux chemins de fer pour le transport de ces produits. En ce moment, le secteur d'exportation qui connaît la croissance la plus rapide dans le port de Prince Rupert, c'est le secteur des produits du bois. Les billots et le bois d'œuvre fini sont chargés dans des conteneurs et exportés vers les marchés asiatiques. Il s'ensuit que l'accès à un réseau ferroviaire efficace pour le secteur forestier est très important pour l'économie de l'Ouest du Canada.

Senator Plett: Mr. Heney, you said that you are not open in wintertime. What is your storage capacity in Thunder Bay? Don't tell me in the amount of tonnes because I have a hard time figuring out how many boats that will load. How many ships would you be able to load in spring before you would need to get grain coming in?

Mr. Heney: The storage capacity, senator, is 1.2 million metric tonnes. I know that doesn't mean a lot. To use a round number, there are 10,000 metric tonnes in a unit train of grain. That would be 300 trains, somewhere in that range. To break that down by 25,000 tonnes, I would have to do the math. I can't do it in my head. I'm sorry.

It is 10,000 tonnes in a train, 1.2 million tonnes storage. When things opened up, we were loading six ships at a time, a unit train every hour, which is 10,000 tonnes an hour in the port, so huge capacity there. It is the biggest storage in North America, I believe. Here in Ghent, in Belgium, it is 1.1 million. They call that the biggest storage in Europe, so the storage capacity in Thunder Bay is world-class size.

The Chair: Thank you, honourable senators.

To the witnesses, thank you for sharing your thoughts, recommendations and opinions with us.

Honourable senators, we will resume at 2 p.m. today, same room.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, May 15, 2014

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, to which was referred Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures, met this day at 2 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Percy Mockler (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: I welcome you to this meeting of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. My name is Percy Mockler, and I am a senator from New Brunswick and chair of the committee. I will ask the senators to introduce themselves before we move on to the witnesses, starting with the deputy chair.

Senator Mercer: I'm Senator Terry Mercer from Nova Scotia.

[*Translation*]

Senator Robichaud: Fernand Robichaud from Saint-Louis-de-Kent, New Brunswick.

Le sénateur Plett : Monsieur Heney, vous avez dit que vous êtes fermé pendant l'hiver. Quelle est votre capacité d'entreposage à Thunder Bay? Ne me répondez pas en tonnes, car j'ai de la difficulté à déterminer combien de navires chargés cela représente. Combien de navires seriez-vous en mesure de charger au printemps avant de devoir recevoir de nouvelles cargaisons de céréales?

M. Heney : La capacité d'entreposage, sénateur, est de 1,2 million de tonnes métriques. Je sais que cela ne signifie pas grand-chose. Pour utiliser un nombre arrondi, il y a 10 000 tonnes métriques dans un train-bloc de céréales. Cela signifie environ 300 trains. Il faudrait que je fasse le calcul pour diviser cela en unités de 25 000 tonnes. Je ne peux pas le faire mentalement. Je suis désolé.

Il s'agit de 10 000 tonnes par train, pour une capacité d'entreposage de 1,2 million de tonnes. Lorsque les activités ont repris, nous chargions six navires à la fois, c'est-à-dire un train-bloc par heure, ce qui représente 10 000 tonnes par heure dans le port, et donc une énorme capacité. Je crois qu'il s'agit de la plus grande capacité d'entreposage en Amérique du Nord. À Ghent, en Belgique, la capacité est de 1,1 million de tonnes. On soutient que c'est la plus grande capacité d'entreposage en Europe, et la capacité d'entreposage de Thunder Bay est donc de classe mondiale.

Le président : Merci, honorables sénateurs.

J'aimerais remercier les témoins de nous avoir donné leur avis et d'avoir formulé des recommandations.

Honorables sénateurs, nous reprenons les travaux à 14 heures, aujourd'hui, dans cette salle.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le jeudi 15 mai 2014

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, auquel a été renvoyé le projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures, se réunit aujourd'hui à 14 heures pour procéder à l'étude du projet de loi.

Le sénateur Percy Mockler (*le président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Je m'appelle Percy Mockler. Je suis un sénateur du Nouveau-Brunswick et le président du comité. Avant de laisser la parole aux témoins, je demanderais aux sénateurs de se présenter en commençant par le vice-président.

Le sénateur Mercer : Je suis le sénateur Terry Mercer, de la Nouvelle-Écosse.

[*Français*]

Le sénateur Robichaud : Fernand Robichaud, de Saint-Louis-de-Kent au Nouveau-Brunswick.

[English]

Senator Tardif: Good afternoon. Claudette Tardif from the province of Alberta.

[Translation]

Senator Maltais: Good afternoon. Ghislain Maltais from Quebec.

[English]

Senator Plett: Good afternoon. My name is Don Plett, and I'm from the province from Manitoba.

Senator Ogilvie: Kelvin Ogilvie, Nova Scotia.

The Chair: Thank you, senators.

This afternoon, I want to thank the witnesses for accepting our invitation to share with the committee their views on our study of Bill C-30, the proposed fair rail for grain farmers act.

Honourable senators, in this panel, we have three presenters here at the table plus one via video conference. After you make your presentations, witnesses, questions will follow from the senators.

With that, honourable senators, we have the following witnesses: Mr. Kevin Bender, Commission Director of the Alberta Wheat Commission; Mr. Phil de Kemp, President of the Malting Industry Association of Canada, who is appearing on behalf of the Barley Council of Canada; and Mr. Greg Cherewyk, Chief Operating Officer, from Pulse Canada. Connected by video conference is Mr. Humphrey Banack, Vice-President of the Canadian Federation of Agriculture.

I have been informed by our clerk, Mr. Kevin Pittman, that the first presenter will be Mr. de Kemp, followed by Mr. Cherewyk, Mr. Bender and then Mr. Banack.

Mr. de Kemp, the floor is yours.

Phil de Kemp, President of the Malting Industry Association of Canada, Barley Council of Canada: Good afternoon, Mr. Chair and distinguished senators. Thank you for inviting me here today to speak on this important issue. It is one that, quite frankly, I am extremely passionate about. This issue is critical for Canadian agriculture and the future economic prosperity of our country.

I am the trade and policy adviser for the Barley Council of Canada, and I am President of the Malting Industry Association of Canada. I bring greetings from our chair, Brian Otto, who couldn't be here because winter, hopefully, is almost over just south of Lethbridge and he is in the fields today doing his real job of being a farmer.

For those of you not familiar with Canada's national barley council, we represent farmers from across Canada as well as the entire supply chain for barley, including members of the research and life science community, all of the malting and the brewing sectors, the feed and the livestock sector, and select grain handling companies. We are the only national organization that has every

[Traduction]

La sénatrice Tardif : Bonjour. Claudette Tardif de l'Alberta.

[Français]

Le sénateur Maltais : Bonjour, Ghislain Maltais, de Québec.

[Traduction]

Le sénateur Plett : Bonjour. Je m'appelle Don Plett et je viens du Manitoba.

Le sénateur Ogilvie : Kelvin Ogilvie, de la Nouvelle-Écosse.

Le président : Merci.

Je tiens à remercier les témoins d'avoir accepté notre invitation à venir témoigner dans le cadre de notre étude du projet de loi C-30, la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

Honorable sénateur, nous avons aujourd'hui trois témoins sur place et un qui participera par vidéoconférence. Les témoins feront leur présentation et nous passerons ensuite aux questions des sénateurs.

Sans plus tarder, accueillons nos témoins : M. Kevin Bender, directeur de la Commission, Alberta Wheat Commission; M. Phil de Kemp, président de la Malting Industry Association of Canada — il représente aujourd'hui le Barley Council of Canada —; M. Greg Cherewyk, directeur de l'exploitation, Pulse Canada; et, par vidéoconférence, M. Humphrey Banack, vice-président, Canadian Federation of Agriculture.

Notre greffier, M. Kevin Pittman, m'informe que M. de Kemp sera le premier à faire son exposé, suivi de MM. Cherewyk, Bender et Banack.

Monsieur de Kemp, vous avez la parole.

Phil de Kemp, président de la Malting Industry Association of Canada, Barley Council of Canada : Monsieur le président, chers sénateurs, bonjour. Je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui à parler de cette question importante qui, très sincèrement, me tient beaucoup à cœur. Cette question est indispensable à l'agriculture canadienne et à la prospérité économique du pays.

Je suis le président de la Malting Industry Association of Canada ainsi que le conseiller politique et commercial du Barley Council of Canada. Je vous transmets d'ailleurs les salutations de notre président, Brian Otto. Il ne pouvait être ici aujourd'hui, car, si tout va bien, l'hiver sera bientôt terminé au sud de Lethbridge; il est dans les champs à faire son vrai travail, celui d'agriculteur.

Pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas le Barley Council of Canada, nous représentons des agriculteurs de partout au pays, ainsi que toute la chaîne d'approvisionnement de l'orge, y compris des membres de la communauté de recherche et des sciences de la vie, le secteur du maltage et du brassage, le secteur des aliments du bétail, le secteur du bétail et certaines entreprises

stakeholder at the table. We represent every aspect of the value chain. This is why we are so pleased to have the chance to share our unique perspective here today.

To be clear, the BCC believes that Bill C-30 is an important step in the right direction, and we appreciate the government's efforts to get this bill passed and the work that has been done to relieve the grain backlog across the Prairie provinces. However, we also realize that while this bill is an important step, it is also just a first step. We must continue to work toward a viable, transparent and competitive rail system for everyone.

The Barley Council of Canada recognizes that this issue extends to all commodities. To be quite frank, this isn't just about grain. We recognize that all of our partners in other commodities are suffering the same effects of this transportation crisis, and we will continue to push for long-term solutions to address it. In particular, we recognize the challenges faced by our colleagues in the forestry, potash, mining, coal and other sectors. We want the grain industry to have fair and equal access under a transparent system, and we want our industry to grow alongside our rail shipping partners and the commodities that they also represent. Our goal is to work with all of these groups to ensure that all of our industry shipping requirements are met in the future. We are not here today to pit farmers against anyone. We are all in this together, quite frankly, and we simply want to drive the economy forward.

As we strive to find a solution for everyone, we also recognize that there are some specifics within this bill that do require clarification. For us to have a strong, viable and transparent rail system, we need language that sets it in place. Certainly the terms "adequate and suitable" and "service obligations" within the existing bill are, in our view, too ambiguous and leave room for subjective interpretation. We need language that clearly defines the rights and obligations of all parties. We ask that this be addressed under this legislation. If it can't because of the time constraints, we certainly ask that this be given consideration under the current CTA review.

The BCC is pleased with the government's action to date and emphasis on accountability. We support the government's recent amendment to Bill C-30, which orders rail companies to compensate any person adversely affected for any expense incurred for failure to fulfill their service obligations. While it is our hope that these measures will suffice to serve as a deterrent, if not, we would also support the addition of punitive damages.

de manutention du grain. Nous sommes la seule organisation nationale où tous les intervenants sont à la table. Nous représentons tous les aspects de la chaîne de valeur. C'est la raison pour laquelle nous sommes si heureux d'avoir l'occasion de partager avec vous notre perspective unique dans ce dossier.

Pour être bien clair, selon le BBC, le projet de loi C-30 constitue une étape importante dans la bonne direction. Nous remercions le gouvernement des efforts qu'il a déployés pour faire adopter ce projet de loi et de tout le travail qu'il a accompli afin de réduire les retards dans la livraison du grain dans les Prairies. Cependant, nous sommes conscients qu'il ne s'agit que d'une première étape. Il faut poursuivre les efforts afin de mettre sur pied un système ferroviaire viable, transparent et concurrentiel pour tous.

Le Barley Council of Canada comprend que ce dossier ne touche pas uniquement le grain; il touche toutes les marchandises. Nous savons que tous nos partenaires des autres secteurs de marchandises subissent les conséquences de cette crise du transport et nous poursuivrons les efforts afin de trouver des solutions à long terme pour régler cette question. Nous sommes particulièrement conscients des défis que doivent relever nos collègues des secteurs des forêts, minier, de la potasse et du charbon, entre autres. Nous voulons que l'industrie du grain ait un accès juste et équitable à un système transparent et qu'elle puisse prospérer en même temps que nos partenaires du secteur du transport ferroviaire et les secteurs des marchandises qu'ils représentent. Notre objectif, c'est de travailler avec ces groupes de façon à ce que les exigences de notre industrie en matière d'expédition soient satisfaites. Nous ne sommes pas venus ici pour monter les agriculteurs les uns contre les autres. Nous sommes tous concernés par ce dossier et voulons simplement faire progresser l'économie.

Nous désirons trouver une solution qui convient à tous. Nous sommes conscients également que certains éléments de ce projet de loi doivent être précisés. Selon nous, si nous voulons disposer d'un système ferroviaire fort, fiable et transparent, nous devons utiliser une terminologie qui reflète cet objectif. À notre avis, les termes « adéquats » et « convenable » et l'expression « obligation de la compagnie » que l'on retrouve dans le libellé actuel du projet de loi sont trop ambigus et laissent place à une interprétation subjective. Nous devons employer un langage qui définit clairement les droits et les obligations de toutes les parties. Nous demandons à ce que cette mesure législative tienne compte de cet élément. Si cela est impossible en raison de contraintes de temps, nous demandons au comité d'en tenir compte dans le cadre de son étude de la Loi sur les transports au Canada.

Le BBC est satisfait des mesures adoptées jusqu'à maintenant par le gouvernement et de l'accent que celui-ci a mis sur la reddition de comptes. Nous appuyons les amendements qu'il a apportés récemment au projet de loi C-30 qui obligent les sociétés ferroviaires à indemniser quiconque engage des dépenses découlant de l'incapacité de ces sociétés à remplir leurs obligations. Nous espérons que ces mesures dissuasives seront

Accountability is the core of the Barley Council of Canada and something we would greatly appreciate being reflected somewhere in the bill.

The final point I would like to emphasize to all of you is the critical importance of moving our goods where they need to go. This isn't as simple as just getting our grain to the West Coast or to Thunder Bay. At this point, our country is suffering from an inability to ship grain on any of our rail corridors in a reliable fashion. We are encouraging the government to acknowledge that while important east/west access means more grain is moving along the major routes, in our view, it is doing so at the expense of shippers also going north/south. You must remember that the importance of our largest trading partner to the south is paramount, as transportation corridors are being seriously affected as a result of the March 7 order-in-council. It is important to encourage all shipping to all ports — not just Vancouver, Prince Rupert and Thunder Bay.

Our transportation difficulties become more manageable when we involve our shipping partners to the south. In our case, some of our shippers — malt and barley shippers in particular — have not been able to acquire the necessary cars to ship south or west, and quite frankly, in some cases, have been forced to originate supplies offshore. This is a problem that extends beyond our shores. Unfortunately, word is getting around the world and our reputation as a reliable international shipper is certainly beginning to suffer.

I was recently on a trade mission with Minister Ritz to South Korea and Japan. Part of the purpose of the trip was to provide assurances that Canada is doing everything possible to meet the needs of our international buyers. Our international customers of Canadian feed, food and malt barley are getting concerned that we can't get our commodities shipped in a timely and reliable manner. Rest assured they will go elsewhere; we have already seen it begin to happen. Canada is pro-trade, but we have to prove that we are reliable trading partners and the stakes could not be higher.

The barley industry is ready for growth and prosperity. We formed a national organization across the supply chain and we brought all of the partners together. We have buy-in from the entire value chain, and we have the supply and the quality, but unfortunately our rail transportation challenges are significantly restricting our ability to conduct good business. This is why we want a solution for transportation in Canada that is focused on a collaborative effort.

We believe it is in Canada's national economic security interest to have a competitive, reliable and transparent rail system that meets the needs of all commodity sectors.

suffisantes. Sinon, nous appuyons l'imposition de dommages-intérêts punitifs supplémentaires. La reddition de comptes est au cœur des valeurs du Barley Council of Canada et nous serions très heureux si le projet de loi traitait de cette question.

Finalement, j'aimerais souligner à quel point il est important pour nous de pouvoir expédier nos marchandises là où elles sont destinées. Ce n'est pas simplement une question d'expédier notre grain vers la côte Ouest ou vers Thunder Bay. Le pays subit les conséquences du manque de fiabilité de l'expédition du grain dans les couloirs ferroviaires. Bien qu'un meilleur accès est/ouest se traduise par une augmentation du transport du grain dans ces couloirs, il est important pour le gouvernement de comprendre que cela se fait aux dépens des expéditeurs dans les couloirs nord/sud. Il ne faut pas oublier que notre plus important partenaire commercial, qui se trouve au sud, joue un rôle essentiel dans ce dossier, et le décret adopté le 7 mars a eu de sérieuses conséquences sur les couloirs de transport. Il faut favoriser l'expédition vers tous les ports, pas seulement vers Vancouver, Prince-Rupert et Thunder Bay.

Nos problèmes de transport sont plus faciles à gérer quand nous faisons intervenir nos expéditeurs vers le sud. Certains de nos expéditeurs — en particulier ceux qui transportent le malt et l'orge — n'ont pas encore pu acquérir les voitures qu'il faut pour les expéditions vers le sud ou l'ouest. Franchement, dans certains cas, ils ont été forcés de s'approvisionner à l'étranger. C'est un problème qui ne se limite pas au Canada. Malheureusement, cela commence à se savoir un peu partout dans le monde, et notre réputation de fournisseur fiable de services de transport international commence à en souffrir.

J'ai récemment participé à une mission commerciale en Corée du Sud et au Japon, avec le ministre Ritz. Le voyage avait entre autres objectifs de fournir l'assurance que le Canada fait tout ce qui est possible pour répondre aux besoins de ses acheteurs internationaux. Les clients internationaux du Canada qui achètent des aliments pour animaux et pour les humains et de l'orge de brasserie craignent que nous ne puissions pas expédier nos produits de manière fiable et en temps opportun. Vous pouvez être sûrs qu'ils iront ailleurs : c'est ce qui commence déjà à se produire. Le Canada est axé sur le commerce, mais il nous faut prouver que nous sommes des partenaires commerciaux fiables, et les enjeux ne pourraient être plus élevés.

L'industrie de l'orge est prête pour la croissance et la prospérité. Nous avons formé une organisation nationale qui englobe l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et nous avons réuni tous les partenaires. Nous avons l'adhésion de toute la chaîne de valeur, et nous avons l'offre et la qualité. Malheureusement, nos problèmes de transport ferroviaire freinent considérablement notre capacité de faire de bonnes affaires. C'est la raison pour laquelle nous voulons, au Canada, une solution de transport qui mise sur un effort de collaboration.

Nous croyons qu'il est dans l'intérêt de la sécurité économique du Canada de se doter d'un réseau de transport ferroviaire concurrentiel, fiable et transparent répondant aux besoins de tous les secteurs producteurs.

I want to repeat that again, because that is something we would certainly like to see in a preamble perhaps under the CTA: We believe it is in Canada's national economic security interest. Canada's national economic security depends on our ability to respond to the growing demand for our quality products. Our international reputation was built over time and required significant investment from a cross-sector of stakeholders from coast to coast to coast. This is not about finding a solution for tomorrow or even for next year. This is about a long-term solution that delivers national economic security for all of Canada.

Thank you. I welcome any questions you may have.

The Chair: Thank you, sir.

Greg Cherewyk, Chief Operating Officer, Pulse Canada: I want to thank the committee for the opportunity to be here today to talk about Bill C-30.

I represent Pulse Canada, which represents, in turn, 30,000 farmers from across Canada, from Alberta through to Ontario, growers of pulses and special crops, as well as the trade and the service providers to the trade that process and export pulses and special crops.

When I last appeared before the Senate I was discussing Bill C-52 with the Standing Senate Committee on Transport and Communications. At that time I referred to comments that Peter Hall, Chief Economist at the EDC, made when he spoke to members of the Saskatchewan Trade and Export Partnership on May 29, prior to the harvest and prior to the fall shipping season. He said that: Key economic indicators are pointing to strong economic growth, increasing consumer confidence and generally good times ahead for the global economy.

But then he wondered, out loud, to that audience in Saskatchewan: Do we have enough warm bodies inside the province to do the work that's actually coming our way? And even if we can do all of those things, do we have enough transportation infrastructure to take the stuff that we have generated inside the province and get it to market?

We are here today because the answer to that question is no. We didn't have the rail capacity to move the stuff that was generated in Saskatchewan or any other production region in Canada and get it to market. We're here because that simply isn't good enough for Canadian farmers, processors, exporters or their customers in North America or around the world.

Mark Hemmes of the Quorum Corporation gave you an overview of rail freight capacity shortfalls, and the headlines in the ag media and national news combined with the presentations of my colleagues over the past few days and coming days will have

Je le répète, car c'est une chose que nous aimerions certainement voir dans le préambule de la Loi sur les transports au Canada : nous croyons que c'est dans l'intérêt de la sécurité économique du Canada. Elle dépend de notre capacité de répondre à la demande croissante de nos produits de qualité. Notre réputation internationale s'est bâtie au fil du temps et exige un investissement de taille de la part des divers intervenants, d'un océan à l'autre. Il n'est pas question de trouver une solution pour demain ou pour l'année prochaine, même. Ce qu'il faut, c'est une solution à long terme qui garantira la sécurité économique de l'ensemble du Canada.

Merci. Je serai ravi de répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur.

Greg Cherewyk, directeur de l'exploitation, Pulse Canada : Je remercie le comité de me donner l'occasion de venir parler du projet de loi C-30.

Je suis ici au nom de Pulse Canada, qui représente 30 000 agriculteurs de partout au Canada, de l'Alberta à l'Ontario, les producteurs de légumineuses à grains et de cultures spéciales, ainsi que les gens de métier et fournisseurs de services qui traitent et exportent les légumineuses à grains et les cultures spéciales.

À ma dernière comparution, je suis venu parler du projet de loi C-52 devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. J'ai alors parlé de ce que Peter Hall, économiste en chef à EDC, avait dit aux membres du Partenariat du commerce et des exportations de la Saskatchewan, le 29 mai, avant les récoltes et avant les expéditions qui se font en automne. Il avait dit que, selon les indicateurs économiques, on pouvait s'attendre à une importante croissance économique, ce qui allait accroître la confiance des consommateurs et entraîner des conditions favorables au sein de l'économie mondiale.

Cependant, réfléchissant tout haut devant ce public, en Saskatchewan, il s'était demandé si nous avons assez de ressources humaines, dans la province, pour faire le travail à prévoir. Et même si nous avons ce qu'il fallait, avons-nous l'infrastructure de transport qu'il fallait pour apporter sur le marché ce que nous produisons dans la province?

Nous sommes ici aujourd'hui parce que la réponse est non. Nous n'avons pas la capacité ferroviaire requise pour transporter vers le marché ce qui est produit en Saskatchewan ou dans n'importe quelle autre région de production du Canada. Nous sommes ici parce que ce n'est tout simplement pas convenable pour les agriculteurs, les transformateurs et les exportateurs canadiens, non plus que pour leurs clients en Amérique du Nord ou ailleurs dans le monde.

Mark Hemmes, de Quorum Corporation, vous a donné un aperçu des lacunes du transport ferroviaire des marchandises, et les grands titres des médias spécialisés en agriculture et des médias nationaux, conjugués aux exposés de mes collègues des derniers

covered the impact that the grain backlog has had on farmers this season so there is no need to go over ground that has already been covered.

I will say that Bill C-30 sends a strong signal that rail capacity that does not meet the market demand of the ag industry and rail capacity that cannot recover from adverse weather conditions is simply unacceptable. It is not consistent with Canada's economic growth strategy nor is it consistent with our National Transportation Policy, which states in section 5 that "a competitive, economic and efficient national transportation system . . . is essential to serve the needs of its users, advance the well-being of Canadians and enable competitiveness and economic growth in both urban and rural areas throughout Canada."

With that as a backdrop, there is one item that I want to focus on in the limited time that I have right now and flag it as an issue of great importance to our members in connection with Bill C-30.

As I mentioned, the March 7 order-in-council and the extension of that order under Bill C-30 make a strong statement with respect to rail capacity expectations. Greater capacity must be added immediately and ultimately must be set at a level that responds to industry needs.

While the weekly minimum volume targets of 500,000 metric tonnes per railway per week represent a target that railways maintained they could hit during the fall peak shipping season, and in fact have celebrated hitting over the past two years for weeks on end, shippers within the agriculture community and across all sectors are now getting the message from their railway partners that their service will suffer as a result of the OIC.

Shippers are being told that orders destined for the eastern corridor, the U.S. and Mexico will not be filled as those are not preferred corridors.

In advance of this meeting, pulse and special crops exporters reported to me that they have been shut out on orders destined for Mexico and the U.S., with one reporting that: There is total discrimination against U.S. and Mexico; that part of the special crops business is being damaged so badly it may never recover.

The data we have collected on performance for our participants in our initiative for the eight weeks after the OIC supports that claim, showing that CP planned to supply 70 per cent of orders destined for the U.S. and Mexico while CN only planned to supply 25 per cent of orders destined for U.S. and Mexico. Both railways plan to supply over 100 per cent of orders destined for the Vancouver corridor.

While there is no question that the intent of the OIC was to get grain moving, we are also quite certain that the intent was to ensure that shippers of all sizes, moving all commodities through

jours et des jours à venir, auront couvert l'ensemble des répercussions des retards dans l'expédition du grain sur les agriculteurs, pour la présente saison. Il est donc inutile de répéter les mêmes choses.

Je dirai que le projet de loi C-30 envoie un message clair — qu'un réseau de transport ferroviaire qui ne peut répondre aux demandes du marché de l'industrie agricole et qui ne peut se remettre des effets des intempéries est tout simplement inacceptable. C'est contraire à la stratégie de croissance économique du Canada, ainsi qu'à notre Politique nationale des transports qui déclare, à l'article 5, « qu'un système de transport national compétitif et rentable... est essentiel à la satisfaction des besoins de ses usagers et au bien-être des Canadiens et favorise la compétitivité et la croissance économique dans les régions rurales et urbaines partout au Canada. »

Dans ce contexte, et compte tenu du peu de temps que j'ai, j'aimerais me concentrer sur un élément et en souligner la grande importance pour nos membres, concernant le projet de loi C-30.

Comme je l'ai dit, le décret du 7 mars et l'inclusion du décret dans le projet de loi C-30 envoient un message clair au sujet des attentes relatives à la capacité du transport ferroviaire. Il faut immédiatement accroître la capacité et la maintenir à un niveau correspondant aux besoins de l'industrie.

Le volume minimum hebdomadaire de 500 000 tonnes métriques représente une cible que les compagnies ferroviaires ont soutenu pouvoir atteindre pendant la haute saison de transport, à l'automne, et qu'elles ont souligné avoir atteinte pendant des semaines, au cours des deux dernières années. Cependant, ce que les expéditeurs du secteur agricole et de tous les secteurs reçoivent comme message des compagnies ferroviaires maintenant, c'est que le décret aura un effet négatif sur le service.

On dit aux expéditeurs que les commandes destinées au corridor de l'est, aux États-Unis et au Mexique ne seront pas livrées puisque ce ne sont pas des corridors privilégiés.

Des exportateurs de légumineuses à grains et de cultures spéciales m'ont indiqué avoir été exclus pour des commandes destinées au Mexique et aux États-Unis, et l'un d'eux m'a signalé qu'il y a une totale discrimination concernant les États-Unis et le Mexique. Cette partie du commerce de cultures spéciales subit des dommages tels qu'elle ne s'en remettra peut-être jamais.

Les données que nous avons recueillies sur le rendement pour nos participants, dans le cadre de notre initiative, pendant les huit semaines qui ont suivi le décret, confirment cela. Le CP envisageait de livrer 70 p. 100 des commandes destinées aux États-Unis et au Mexique, alors que le CN ne comptait qu'en livrer 25 p. 100, aux États-Unis et au Mexique. Les deux compagnies ferroviaires comptent livrer la totalité des commandes destinées au corridor de Vancouver.

Il ne fait aucun doute que l'intention du décret était de faire bouger le grain, mais nous avons aussi la certitude que le but était de garantir un service juste et équitable aux expéditeurs de toutes

to all destinations would receive fair and equitable service. The OIC does not in any way diminish the railway's common carrier obligation.

In that regard, we must ensure that OIC is helping industry achieve its plan to fill customer orders. And so I will ask the same question I asked the Standing Senate Committee on Transport and Communications on June 12, 2013: How will we know if we are achieving our goals?

We wouldn't expect you to accept aggregated information provided by railways any more than we would expect you to rely on anecdotal information provided by a few shippers.

Our expectation is that current and future minimum volume targets established by government will be accompanied by a measures program that tells us more than whether or not minimum weekly or monthly targets are hit. Measures must report on the allocation and distribution of assets against current demand, according to shipper size and order destination/corridor with a time series that is linked to established targets.

This system has to be put in place immediately so that we ensure all Canadian businesses and their customers are receiving fair and equitable service and that an OIC is not used as the basis for discrimination.

Thank you and I look forward to any questions that you might have on this or the many other elements of Bill C-30 in which we support and intend to participate.

The Chair: Thank you.

Kevin Bender, Commission Director, Alberta Wheat Commission: Thank you to the committee for inviting us to present here on behalf of the Alberta Wheat Commission and the farmers we represent in the province. I am a director with the commission, and I farm in the west central part of Alberta, near Bentley.

The Alberta Wheat Commission is pleased with the recent actions taken by the federal government to address the transportation challenges facing Western Canadian grain farmers.

On March 7 the government announced an order-in-council that would require rail companies to increase grain shipments and face penalties if minimum requirements were not met. This order would mark the first in a series of important steps to ensuring that Canada remains a reliable supplier of agricultural products.

The introduction of Bill C-30, the proposed fair rail for grain farmers act, is an important step toward the development of the long-term solutions required to build a sustainable and reliable rail transportation system in Canada. We are grateful for the

tailles cherchant à livrer des marchandises diverses à toutes les destinations. Le décret n'atténue en rien les obligations de transporteur public d'une compagnie de chemin de fer.

À cet égard, nous devons nous assurer que le décret aide l'industrie à concrétiser son plan de répondre aux commandes des clients. Je vais donc poser la même question que j'ai posée au Comité sénatorial permanent des transports et des communications le 12 juin 2013 : comment savoir si nous atteignons nos objectifs?

Nous ne nous attendons pas à ce que vous acceptiez des données agrégées de la part des compagnies ferroviaires, pas plus à ce que vous vous appuyiez sur des informations anecdotiques fournies par quelques expéditeurs.

Nous nous attendons à ce que les cibles actuelles et futures de volume minimum établies par le gouvernement soient assorties d'un programme de mesures qui ne se limite pas à indiquer si oui ou non les cibles mensuelles ont été atteintes. Les mesures doivent faire état de l'allocation et de la distribution des ressources en fonction de la demande actuelle, selon la taille de l'expéditeur et la destination ou le corridor de la commande, et conformément à une série chronologique qui est reliée aux cibles établies.

Ce système doit être mis en place immédiatement de sorte que toutes les entreprises canadiennes et leurs clients bénéficient d'un service juste et équitable, ce qui nous assurera que le décret n'est pas appliqué à des fins discriminatoires.

Merci. Je suis disposé à répondre à vos questions à ce sujet ou sur tout élément du projet de loi C-30 que nous appuyons et que nous avons l'intention de mettre en application.

Le président : Merci.

Kevin Bender, directeur de la commission, Alberta Wheat Commission : Merci au comité de me permettre de témoigner au nom de l'Alberta Wheat Commission et des agriculteurs qu'elle représente dans la province. Je suis directeur de la Commission, et je suis agriculteur dans la région centre-ouest de l'Alberta, près de Bentley.

L'Alberta Wheat Commission est satisfaite des mesures prises récemment par le gouvernement fédéral pour remédier aux problèmes de transport que vivent les producteurs de grains de l'Ouest canadien.

Le 7 mars, le gouvernement a annoncé l'adoption d'un décret qui obligerait les compagnies ferroviaires à accroître la quantité de grains expédiés; le non-respect des seuils minimums pourrait ainsi entraîner des sanctions pour les compagnies fautives. L'adoption de ce décret serait la première d'une série de mesures clés pour veiller à ce que le Canada demeure un fournisseur fiable de produits agricoles.

Le dépôt du projet de loi C-30, la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains, constitue un pas important vers l'élaboration de solutions à long terme qui sont nécessaires à l'établissement d'un système de transport

action that the government has taken and would like to thank the Senate for this opportunity to comment on this important piece of legislation.

On March 28 the Alberta Wheat Commission joined our shipping partners when we appeared before the House of Commons Standing Committee on Agriculture and requested that a number of recommendations be considered as part of Bill C-30. It remains our hope that the recommendations brought forward at that time will be considered either as part of this legislation, the subsequent regulation, or as part of the forthcoming Canada Transportation Act review.

As Mr. de Kemp already mentioned, the Alberta Wheat Commission continues to seek a more specific definition of the terms “adequate and suitable accommodation” as well as the reference to “service obligations.” The current definitions are too ambiguous, leaving room for subjective interpretation. These terms should clearly define the rights and obligations of all parties.

We also advocated for greater rail competition through the adjustment of interswitching limits, and we are pleased with the government decision to increase these limits to 160 kilometres.

We also commend the government’s recent amendment to Bill C-30, which orders rail companies to compensate any person adversely affected for expenses they incur as a result of the rail company’s failure to fulfill its service obligations. By allowing any individual, be they shipper or farmer, to file a level of service complaint with the CTA, this amendment acknowledges that damages often extend beyond the shipper, as evidenced in the estimated \$2 billion in losses to Western Canadian grain farmers this year alone.

The amendment at committee does not, however, mandate that penalty provisions be included as part of service level agreements, nor does it change any of the provisions listed under section 169.31 of the CTA. We believe that penalty provisions need to be included in the legislation in order for the forthcoming regulations to offer clear direction to arbitrators.

The Alberta Wheat Commission, along with the entire grain industry, will be closely following the development of the regulatory package that will implement Bill C-30 to ensure that the intent of reciprocal penalty for performance failures is realized.

Bill C-30 will build on the temporary provisions put in place as part of the order-in-council announced on March 7. One of these is if the railways fail to perform, the Government of Canada may impose minimum volume requirements and fines of \$100,000 per day for failure to meet these obligations. This is just a prerequisite to move Prairie grain and does not specify where that grain needs

ferroviaire durable et fiable au Canada. Nous sommes reconnaissants envers le gouvernement pour les mesures qu’il a prises, et nous voulons remercier le Sénat de nous permettre de formuler des commentaires sur cette loi importante.

Le 28 mars, l’Alberta Wheat Commission s’est jointe à ses partenaires d’expédition pour témoigner devant le Comité permanent de l’agriculture de la Chambre des communes, et nous lui avons demandé d’intégrer différentes recommandations au projet de loi C-30. Nous espérons toujours que les recommandations que nous avons proposées seront mises à contribution pour la présente loi et le règlement connexe, ou dans le cadre de l’examen prochain de la Loi sur les transports au Canada.

Comme M. Kemp l’a déjà indiqué, l’Alberta Wheat Commission demande toujours à ce qu’on adopte une définition plus claire du terme « installations convenables » et qu’on précise la référence aux « obligations en matière de service ». Les définitions actuelles sont trop ambiguës, laissant place à une interprétation subjective. Ces termes devraient définir clairement les droits et les obligations de toutes les parties concernées.

Nous avons aussi demandé qu’on accentue la concurrence en ajustant les limites d’interconnexion, et nous sommes heureux de voir que le gouvernement a décidé de hausser ces limites à 160 kilomètres.

Nous félicitons également le gouvernement pour l’amendement apporté au projet de loi C-30 qui ordonne à la compagnie ferroviaire d’indemniser toute personne lésée des dépenses qu’elle a supportées en conséquence du non-respect des obligations de la compagnie. En permettant à tous, à l’expéditeur et au producteur, de déposer une plainte de service auprès de l’OTC, cet amendement reconnaît que les expéditeurs ne sont pas les seuls à subir de tels dommages, comme en témoignent les pertes des producteurs de grains de l’Ouest canadien, estimées à 2 milliards de dollars cette année seulement.

Cependant, l’amendement à l’étape du comité ne prévoit pas l’inclusion de dispositions prévoyant des sanctions aux accords sur les niveaux de service, pas plus qu’il ne modifie les dispositions énoncées à l’article 169.31 de la Loi sur les transports au Canada. Nous pensons que la loi doit prévoir des sanctions pour que la réglementation connexe puisse guider clairement les arbitres.

L’Alberta Wheat Commission, ainsi que tous les intervenants de l’industrie du grain, vont suivre de près l’élaboration du dossier réglementaire qui mettra en œuvre le projet de loi C-30, pour veiller à ce que soit respectée l’intention derrière les sanctions réciproques en cas de non-respect des obligations.

Le projet de loi C-30 s’appuiera sur les dispositions temporaires mises de l’avant par le décret en conseil annoncé le 7 mars. L’une d’elles prévoit que si les compagnies ferroviaires manquent à leurs obligations, le gouvernement du Canada peut imposer des volumes minimums et des sanctions de l’ordre de 100 000 \$ par jour pour non-respect des volumes établis. Il s’agit

to go. As Mr. Cherewyk highlighted, all corridors are important, and a lost customer in the U.S. is just as costly as a lost customer in Asia.

In addition to the overall shipping requirements specified in Bill C-30, we would like to see the inclusion of corridor-specific requirements. Corridor-specific requirements would ensure that all markets are effectively serviced, removing the temptation to restrict movement to the most efficient of these costly corridors.

Going forward, we would support the involvement of commodity groups when seeking corridor minimums, since we are well positioned to understand long-term demand and immediate production realities. It has been suggested that this could be addressed in a regulatory pack, and we would support that.

Further to this point, we ask that the government consider increasing the daily penalties if movement does not improve and directing that revenue to programs that support shipping infrastructure, such as the Building Canada Fund.

The Alberta Wheat Commission sees Bill C-30 as an important step and we thank all parties for their willingness to expedite this legislation. It is vital that the regulatory package that follows also receives rapid attention, and the Alberta Wheat Commission is eager to be a constructive part of that discussion. In addition, it is very important that the government initiate the review of the Canada Transportation Act as soon as possible. This review is the next step required to build a rail transportation system that will effectively service Canadian shippers, customers and the economy.

Canada's reputation as a consistent and reliable supplier of quality products requires an efficient and effective rail system that is committed to on-time deliveries to our valued customers across this country and around the world. We are encouraged by government efforts to grow the international marketplace for Canadian agriculture, specifically the recent EU and South Korea free trade deals. Western Canadian producers are poised to meet the growing demands for their products, but we need an efficient and effective rail transportation system to ensure we can fulfill that demand and continue to grow the Canadian economy.

Our international reputation was built over time and has required significant investment from a variety of stakeholders. We need to work together to protect that investment and respond to the growing demand for our Canadian products.

uniquement d'un préalable au transport du grain des Prairies et ne précise pas où le grain doit être transporté. Comme M. Cherewyk le signalait, tous les corridors sont importants, et il coûte aussi cher de perdre un client aux États-Unis que d'en perdre un en Asie.

En plus des exigences générales relatives à l'expédition énoncées dans le projet de loi C-30, nous aimerions que soient incluses des exigences portant précisément sur les corridors. Ces exigences propres aux corridors garantiraient que tous les marchés sont desservis efficacement, en éliminant la tentation de restreindre les déplacements aux plus efficaces de ces coûteux corridors.

Plus tard, nous pourrions soutenir la participation de groupements de producteurs pour atteindre les seuils minimums, car nous sommes bien placés pour comprendre les réalités entourant la demande à long terme et la production immédiate. Il a été proposé d'inclure cette option à la réglementation, et nous serions en faveur d'une telle solution.

De plus, nous demandons au gouvernement d'envisager la possibilité d'accroître le montant des sanctions quotidiennes si aucune amélioration n'est notée, et d'affecter les fonds ainsi recueillis à des programmes soutenant l'infrastructure de transport, comme le Fonds Chantiers Canada.

L'Alberta Wheat Commission estime que le projet de loi C-30 est un pas important dans la bonne direction, et elle remercie toutes les parties concernées d'avoir accepté d'accélérer l'adoption de cette loi. Il est crucial que la réglementation connexe reçoive aussi une attention immédiate, et l'Alberta Wheat Commission a hâte de pouvoir contribuer de manière constructive à cette discussion. Il est par ailleurs très important que le gouvernement entreprenne l'examen de la Loi sur les transports au Canada le plus rapidement possible. Cet examen est la prochaine étape logique pour bâtir un système de transport qui permettra de desservir efficacement les expéditeurs et les clients canadiens et qui contribuera à l'essor économique du Canada.

La réputation du Canada à titre de fournisseur fiable et constant de produits de qualité dépend d'un système ferroviaire efficient, qui assure des livraisons à temps à nos précieux clients à l'échelle du pays et partout dans le monde. Nous sommes encouragés par les efforts du gouvernement en vue de favoriser l'essor de l'agriculture canadienne sur le marché international, notamment par la conclusion récente d'accords de libre-échange avec l'Union européenne et la Corée du Sud. Les producteurs de l'Ouest canadien sont prêts à répondre à la demande croissante pour leurs produits, mais nous avons besoin d'un système de transport efficient pour que nous puissions bel et bien répondre à la demande et poursuivre l'expansion de l'économie canadienne.

Il nous a fallu des années et d'importants investissements de la part de divers intervenants pour gagner notre réputation internationale. Nous devons travailler ensemble pour protéger ces investissements et répondre à la demande croissante en produits canadiens.

Again, we thank all parties for their efforts to expedite passage of this bill, and we stand ready to focus on next steps as soon as it gains Royal Assent. Thank you for the invitation to participate today.

The Chair: Thank you, Mr. Bender.

The fourth presenter will be Mr. Banack from the Canadian Federation of Agriculture.

Humphrey Banack, First Vice-President, Canadian Federation of Agriculture: Thank you, Mr. Chair and committee members. I am currently First Vice-President of the Canadian Federation of Agriculture. We operate a 5,500-acre third-generation farm in the Round Hill area of Alberta and crop of about 3,800 acres. I am pleased to be in front of the committee to speak about Bill C-30.

I am disappointed I was unable to attend; my invitation came late yesterday afternoon and finding a flight to Ottawa at such a late time was very difficult. I got a call at 3:30 to put this together, so I am pleased to be able to join you by video conference.

We are in the process of planting our crops right now, and I have taken time away from the tractor to come to speak to you. We feel it is important for you to have this thing brought forward. As Phil de Kemp said, transportation of our product to our customers is a very important part of our business. On our farm, we started planting this year's production in October of last year. We have contracted some of our anticipated production already, and we need to ensure our grain transportation system will not be the weak link in this chain to get it to our customers.

The Canadian Federation of Agriculture created a crop transportation and logistics committee comprised of crop producers and shippers in Western Canada and developed recommendations addressing not only short-term transportation issues facing Western Canadian grain farmers but also lasting solutions that will strengthen the entire logistics chain. My presentation today reflects the views of this committee.

The Canadian Federation of Agriculture understands that Bill C-30 is intended to alleviate the grain backlog in Western Canada and provide strengthened provisions to railway services to ensure that the current situation facing Western Canadian producers isn't repeated in the future. We also understand that a more robust and fulsome review of the grain transportation and logistics system will take place when the government begins its expedited review of the Canada Transportation Act this summer. Therefore, my comments and recommendations on Bill C-30 will focus on addressing the immediate issues that remain outstanding.

Encore une fois, je remercie toutes les parties concernées pour les efforts qu'elles ont déployés afin d'accélérer l'adoption de ce projet de loi, et nous serons prêts à passer aux prochaines étapes dès que la loi aura obtenu la sanction royale. Merci de nous avoir invités à témoigner devant vous aujourd'hui.

Le président : Merci, monsieur Bender.

Le quatrième témoin sera M. Banack, de la Fédération canadienne de l'agriculture.

Humphrey Banack, premier vice-président, Fédération canadienne de l'agriculture : Merci, monsieur le président, merci, mesdames et messieurs les membres du comité. Je suis le premier vice-président de la Fédération canadienne de l'agriculture, ou FCA. Nous dirigeons une exploitation agricole de troisième génération de 5 500 acres dans la région de Round Hill, en Alberta, et cultivons environ 3 800 acres de la terre. Je suis ravi de comparaître devant le comité pour discuter du projet de loi C-30.

Je suis déçu de ne pas pouvoir comparaître en personne; j'ai reçu l'invitation tard hier après-midi, et il aurait été très difficile de trouver un vol à destination d'Ottawa à une heure si tardive. Toutefois, j'ai reçu un coup de fil à 15 h 30 pour organiser la vidéoconférence, alors je suis très heureux de pouvoir participer à la discussion de cette manière.

En ce moment, nous faisons les semailles, mais j'ai temporairement quitté le tracteur pour prendre le temps de vous parler. Nous considérons qu'il est important de faire avancer ce projet de loi. Comme Phil de Kemp a dit, le transport de nos produits à nos clients est un aspect très important de notre commerce. Sur notre ferme, nous avons commencé à ensemercer les cultures de cette année en octobre dernier. Nous avons déjà conclu des contrats pour une partie de la production prévue, et nous voulons faire en sorte que le système de transport des grains ne sera pas le maillon faible dans la chaîne d'approvisionnement de nos clients.

La FCA a mis sur pied un comité du transport et de la logistique des grains, composé de producteurs et d'expéditeurs de grains de l'Ouest du Canada. Le comité a formulé des recommandations visant non seulement à régler les problèmes à court terme des producteurs de céréales de l'Ouest, mais aussi à trouver des solutions pour renforcer toute la chaîne logistique. Aujourd'hui, je vais donc vous faire part de ces recommandations.

La FCA comprend que le projet de loi C-30 vise à réduire les surplus de grains dans l'Ouest et à renforcer les dispositions concernant les services ferroviaires pour éviter que, à l'avenir, les producteurs se trouvent dans la même situation. Nous savons aussi que, lorsque le gouvernement commencera son examen accéléré de la Loi sur les transports au Canada cet été, on procédera à un examen plus rigoureux et plus approfondi du transport et du système de logistique des grains. Par conséquent, mes remarques et mes recommandations au sujet du projet de loi C-30 porteront sur les problèmes encore en suspens et sur lesquels il faudrait se pencher.

I will now discuss the penalties for non-performance, including service level agreements. The amended Bill C-30 included the possibility for the Canadian Transportation Agency to order railways to compensate any person adversely affected by their failure to meet their service obligations. The CFA fully supports this provision, as it places accountability on railways' performance, which presently does not exist.

However, this provision provides for payment of penalties for expenses that have already been incurred. What is needed is a mechanism to prevent the expense from occurring in the first place. In this regard, the CFA believes that the regulations referred to in the bill include the possibility of establishing reciprocal penalties in service level agreements that are set at a level that would ensure the railways meet the service standards outlined in service level agreements. Including clear penalty provisions to support service standards would be a great proactive measure to help mitigate or eliminate the possibility of damages occurring as a result of poor railway service, as opposed to the reactive measure that the bill currently contains.

Producer car needs is the second area I would like to address. As you heard from Ken Eshpeter yesterday, CEO and Chairman of Battle River Railway, producer cars are quite essential to the grain transportation system and Western Canadians, and they provide farmers with good options to deliver their grain. The producer car option not only gives farmers access to real transport but also provides a competitive cap on the basis level that elevators charge on our grains.

The record number of producer car orders in 2013 demonstrates the importance of this avenue for Prairie producers. However, the grain backlog has caused disruption in the system for producer cars, as well. We fear that if Bill C-30 does not carry teeth to keep producer cars available and make the railways accountable for the spotting of producer cars, they will be forgotten.

To address this situation, Bill C-30 should be amended to ensure that railways set aside a minimum percentage of hopper cars for producer car shippers. Bill C-30 also outlines that the Canadian Transportation Agency, after consultation with railways and grain handlers, will recommend minimum amounts of grain that railways must move in 2014-15 and 2015-16 crop years. To ensure the needs of producer car shippers are met, the bill should be amended to ensure that producer car shippers are consulted prior to recommendations to the minister.

Premièrement, j'aimerais parler des pénalités prévues en cas de non-respect des dispositions relatives au rendement, y compris les ententes de niveau de service. Le projet de loi C-30 modifié permet à l'Office des transports du Canada d'ordonner aux compagnies de chemin de fer d'indemniser toute personne ayant subi des effets négatifs du non-respect de leurs obligations en matière de service. La FCA appuie pleinement cette disposition, parce qu'elle oblige les compagnies de chemin de fer à rendre des comptes concernant leur rendement — ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

Or, cette disposition prévoit le paiement d'amendes pour les dépenses qui ont déjà été effectuées. Il faudrait mettre en place un mécanisme qui évite aux producteurs de faire des dépenses de ce genre pour commencer. La FCA croit que le règlement dont il est question dans le projet de loi devrait permettre de prévoir des pénalités réciproques suffisamment élevées pour faire en sorte que les compagnies de chemin de fer respectent les normes de service établies dans les ententes de service. Un excellent exemple de mesure proactive, serait de prévoir des pénalités bien précises à l'appui de ces normes de service; cela réduirait ou éviterait les risques de dommages dus à des services ferroviaires de mauvaise qualité. À l'heure actuelle, le projet de loi ne prévoit qu'une mesure réactive.

Deuxièmement, j'aimerais aborder les besoins en matière de wagons de producteurs. Comme vous avez entendu le président-directeur général de Battle River Railway, Ken Eshpeter, le dire hier, les wagons de producteurs sont un élément tout à fait essentiel du système de transport des grains dans l'Ouest. Ils donnent aux agriculteurs de bonnes options pour livrer leurs grains. Non seulement l'option des wagons de producteurs donne aux agriculteurs un accès à des moyens de transport efficaces, mais il établit aussi un plafond concurrentiel des frais de base que les silos exigent pour emménager nos grains.

Le nombre record de commandes placées en 2013 pour des wagons de producteurs montre bien l'importance que revêt ce moyen de transport pour les producteurs des Prairies. Toutefois, les surplus de grains perturbent aussi le système des wagons de producteurs. Si le projet de loi C-30 n'a pas suffisamment de mordant pour assurer la disponibilité de wagons de producteurs et obliger les compagnies de chemins de fer à rendre des comptes concernant l'aiguillage de ces wagons, nous avons peur que ces wagons tombent dans l'oubli.

Pour remédier à cette situation, le projet de loi C-30 devrait être modifié de façon à obliger les compagnies de chemins de fer à toujours garder en réserve un certain nombre de wagons ouverts destinés aux expéditeurs de wagons de producteurs. Par ailleurs, le projet de loi C-30 stipule que, après consultation des compagnies de chemins de fer et des entreprises de manutention de grain, l'Office des transports du Canada recommandera la quantité minimum de grain que les compagnies de chemins de fer devront transporter durant les campagnes agricoles de 2014-2015 et de 2015-2016. Pour satisfaire les besoins des expéditeurs de wagons

Domestic markets need priority service. The final point I would like to raise is with regards to designating Canadian users of domestic grain as priority markets that must be serviced by railways, specifically the transportation issues facing the B.C. livestock producers. All of the discussion to date has focused on moving the grain backlog to export positions. What about the value-added livestock and milling centres that need that grain to feed their animals and process grain through their mills? We have a \$2 billion livestock sector in B.C.'s Lower Mainland that is dependent on our Prairie grain. Their volume demand is a constant 100 cars per week, 52 weeks a year. Their livestock sector is currently dependent upon producer cars and shipments from small independent terminals, both of which have experienced challenges getting adequate rail service.

The big four grain companies are not currently taking any orders for domestic delivery, and with the order-in-council and now with Bill C-30, virtually all the effort is focused on getting the grain to export positions.

To make up this shortfall, it has been suggested that B.C. just truck the grain in. First, it's questionable whether there is enough trucking capacity to make this happen. Second, trucking costs are anywhere from \$40 to \$70 per tonne higher than shipping by rail. If B.C. feeders needed to resort to trucking in their feed, the rate requirements could cost their livestock sector an additional \$18 million to \$34 million on an annual basis. Clearly, this not tenable.

It must be recognized that Canadian domestic livestock and milling sectors are facing a crisis as well because they depend on reliable transportation of Prairie grain. Therefore, it is our recommendation that Bill C-30 contain provisions that ensure that priority is given to Canadian feed grains and other value-added Canadian markets to ensure their continued viability.

In summary, the Canadian Federation of Agriculture recommends that the regulations that describe the operational terms of service level agreements include the possibility of establishing reciprocal penalties that are set at a level that would ensure that railways meet the service standards described in these agreements.

de producteurs, le projet de loi devrait être modifié de façon à ce que les expéditeurs soient consultés avant que les recommandations soient présentées au ministre.

Troisièmement, les marchés intérieurs devraient avoir accès à un service prioritaire. Le projet de loi devrait stipuler que les consommateurs canadiens de grain locaux sont des marchés prioritaires, qui devraient être desservis par les compagnies de chemin de fer — surtout compte tenu des problèmes auxquels font face les éleveurs de bétail de la Colombie-Britannique. Jusqu'à présent, toutes les discussions ont porté sur le transport des surplus de grain à des fins d'exportation. Qu'en est-il de la valeur ajoutée des installations d'élevage et des meuneries qui ont besoin de grains pour nourrir les animaux et procéder à la transformation des grains? Dans les basses terres continentales de la Colombie-Britannique, nous avons un secteur de l'élevage de 2 milliards de dollars qui dépend des grains des Prairies. Ce secteur a toujours besoin de 100 wagons par semaine, 52 semaines par année. À l'heure actuelle, le secteur de l'élevage dépend des wagons de producteurs et des livraisons de petits terminaux indépendants, deux sources qui ont eu du mal à obtenir des services ferroviaires suffisants.

À l'heure actuelle, les quatre grandes sociétés céréalières ne prennent aucune commande de livraison locale. Maintenant, compte tenu du décret du projet de loi C-30, presque tous les efforts sont axés sur l'acheminement des grains aux points d'exportation.

Pour compenser ce manque à gagner, il a été proposé que la Colombie-Britannique fasse simplement venir les grains par camion. D'une part, il est douteux qu'il y ait assez de camions pour répondre aux besoins. D'autre part, le camionnage coûte 40 à 70 \$ de plus par tonne que le transport ferroviaire. Si les éleveurs de la Colombie-Britannique devaient y avoir recours pour combler leurs besoins en céréales fourragères, compte tenu de leurs énormes besoins, les coûts annuels du secteur de l'élevage pourraient bien augmenter de 18 à 34 millions de dollars. De toute évidence, cette solution n'est pas défendable.

Il faut reconnaître que les secteurs canadiens de l'élevage et de meuneries traversent aussi une crise puisqu'ils dépendent de la fiabilité du transport des grains des Prairies. Par conséquent, pour assurer leur viabilité, nous recommandons d'inclure au projet de loi des dispositions visant à accorder la priorité aux céréales fourragères canadiennes et à d'autres marchés à valeur ajoutée du pays.

En résumé, la Fédération canadienne de l'agriculture recommande que le règlement qui s'applique aux conditions d'exploitation des ententes de niveau de service prévoie l'établissement de pénalités réciproques suffisamment élevées pour faire en sorte que les compagnies de chemins de fer respectent les normes de service fixées dans ces ententes.

Bill C-30 should also be amended to ensure that railways set aside a minimum percentage of cars for producer car shippers and that these shippers be consulted by the Canadian Transportation Agency, when it meets with the minister, on the minimum amount of grain that should be moved in a crop year.

Finally, Bill C-30 must contain provisions that ensure that Canadian feed grain and other value-added Canadian markets are supplied to ensure their continued viability.

Thank you very much. I look forward to further discussion.

The Chair: Thank you, Mr. Banack.

Questions will commence with Senator Mercer.

Senator Mercer: I thank all four of you. Your presentations have been very informative. There are consistent threads throughout your presentations here, general support for Bill C-30, but all of it with a big “but.” Of course, our last presenter, Mr. Banack, suggested some amendments. I’m not sure whether there were going to be some other suggestions if there had been time. Time is of the essence here, I gather. That’s because of a procedural delay in the House of Commons. They didn’t get the bill to us until last week. That’s unfortunate, but there are some other things we should be talking about.

We’ve heard from a number of people that service level agreements, as provided in Bill C-30, have not worked, or people have not bothered to proceed with them because of the time it takes to negotiate them and the cost that goes with that negotiation. I’m searching the country for somebody who will say something nice about these service level agreements. Has anyone seen anything positive here that they can tell us about?

Mr. Cherewyk: I’ll take that one.

Yes, I’m aware of companies that are exploring fully the concept of SLAs. I think when you hear that no one has signed one because they’re too costly or the perception is that they don’t provide what they need, you’re hearing about some of the key concerns that have been raised since the concept was introduced and since Bill C-52 was introduced.

Let’s first understand that this is a process that’s very new to shippers in the agriculture industry. This is an unprecedented level of commitment to the contract with the carrier, so this is not something that they have ever entered before so they don’t take the process lightly. They know it will be extensive. They know it will be comprehensive, and they want to make sure they’re getting it right. When I say they’re exploring the concept, the industry has made big investments into understanding exactly what they need from SLAs. They’ve made big investments into coordinating themselves so that they have a common view of what an SLA should contain for bulk shippers, for carload shippers, for inter-

Le projet de loi devrait aussi être modifié de façon à, premièrement, obliger les compagnies de chemins de fer à réserver un nombre minimum de wagons à l’usage des expéditeurs de céréales et, deuxièmement, à obliger l’Office des transports du Canada à consulter les expéditeurs avant de rencontrer le ministre pour fixer la quantité minimum de grains qui devraient être transportés pendant une campagne agricole.

Enfin, le projet de loi C-30 devrait contenir des dispositions visant à répondre aux besoins du marché canadien des céréales fourragères et d’autres marchés canadiens à valeur ajoutée afin d’assurer leur viabilité.

Merci beaucoup. Je me réjouis à l’idée de pouvoir discuter avec vous à ce sujet.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Banack.

Sénateur Mercer, nous commençons par vous.

Le sénateur Mercer : Je remercie nos quatre témoins. Vos exposés ont été très instructifs. Certaines constantes s’en dégagent, notamment un appui général du projet de loi C-30, mais aussi d’importantes réserves. Bien sûr, le dernier témoin, M. Banack, a recommandé certaines modifications. Je ne sais pas si d’autres témoins en auraient proposé si nous leur avions accordé plus de temps. D’après ce que je comprends, nous n’avons pas beaucoup de temps à cause d’une tactique procédurale adoptée à la Chambre des communes. On ne nous a pas renvoyé ce projet de loi avant la semaine dernière. C’est malheureux, mais il nous reste d’autres questions à aborder.

Un certain nombre de personnes nous ont dit que les ententes de niveau de service prévues aux termes du projet de loi C-30 ne fonctionnent pas. D’autres n’ont pas pris la peine d’en conclure à cause de la durée et des coûts des négociations. Je cherche quelqu’un au pays qui aurait quelque chose de bon à dire au sujet de ces ententes de niveau de service. Est-ce que quelqu’un ici aurait quelque chose de positif à dire à ce sujet?

M. Cherewyk : Je vais répondre à cette question.

Oui, je connais certaines entreprises qui explorent à fond le concept des ENS. Vous avez entendu dire que les gens n’ont pas conclu d’ententes de ce genre parce qu’elles sont trop coûteuses ou parce qu’ils ont l’impression qu’elles ne répondront pas à leurs besoins. Il s’agit justement là de certaines des principales préoccupations qui ont été exprimées depuis la présentation de ce concept dans le cadre du projet de loi C-52.

Tout d’abord, il faut comprendre qu’il s’agit d’un tout nouveau processus pour les expéditeurs dans l’industrie agricole. Il s’agit d’un niveau d’engagement sans précédent du transporteur à l’égard du contrat; c’est tout nouveau pour eux, alors ils ne prennent pas cela à la légère. Ils savent que le processus sera long et détaillé, alors ils veulent s’assurer de bien faire les choses. Quand je dis que des entreprises explorent le concept, je veux dire que l’industrie a investi beaucoup d’argent pour comprendre exactement ce qu’elle aimerait tirer des ENS. Les entreprises ont investi beaucoup d’argent pour se consulter et se mettre d’accord sur ce que les ENS devraient prévoir pour les expéditeurs en vrac,

modal shippers, and they really are gearing up to see what it is they need to bring to the table when they pursue an actual agreement, when they start the negotiation with a carrier.

It is a big undertaking. They fully and completely understand that, and they're not taking it lightly. The industry is working on it.

There is some concern that the framework that was established and the guidance that was built into the legislation don't provide them with enough certainty as to what the outcome would be. Therefore, there is some risk associated with entering what is a very lengthy and potentially expensive negotiation so they want that guidance in there. They want the service obligations clarified so that, when you sit down and negotiate, you understand the framework within which you are negotiating. You understand that you have the right to assign performance standards against and that you can be assured that you have the ability to build in accountability, that you can hold the railway accountable for failing to perform against those clearly defined service obligations. Yes, there are some concerns that if we enter that very lengthy and potentially costly process, I may not get what I want. Therefore, the organizations and the shippers themselves are taking the process of developing regulations around the definition of operational terms very seriously. We expect to have that framework clarified so that, as we look ahead and as we hope to avoid the use of section 116 and the new provisions that have been added with respect to reimbursement of expenses, we have a contract that can clearly define each other's service obligations and the consequences of failing.

Mr. de Kemp: If I can add, senator, without those clearly defined definitions, no one is going to touch an SLA, certainly not my members, until such time as everyone is going to know what the rules are with respect to what each clause or what each word means.

When you talk about the amount of time, we recognize that time is of the essence. We're all asking for some things that obviously can't be amended; there is a general recognition that, because of the time constraints, we can't. If I could suggest, though, I would like to see a signal from the Senate, from this committee, that goes back with some kind of preamble that says, "We recognize that we don't have the time because of the issue at play, but we would like to at least direct the Commons Standing Committee on Agriculture and Agri-Food, whether or not it's through the CTA review, that these issues be discussed and resolved." Send a clear message from this committee that those things be addressed and resolved, and I think that kind of puts everybody on notice.

Senator Mercer: Thank you very much; a good suggestion.

les expéditeurs en wagons et les expéditeurs qui utilisent différents modes de transport. Elles veulent déterminer ce qu'elles devraient proposer au juste quand elles commenceront à négocier une entente avec un transporteur.

Il s'agit d'un travail de grande envergure. Les entreprises le comprennent très bien, et elles ne prennent pas ce processus à la légère. L'industrie travaille donc à ce dossier.

Certains se disent inquiets du fait que le cadre des négociations et les directives énoncées dans le projet de loi ne les rassurent pas suffisamment sur les résultats des ententes. Le fait de commencer des négociations très longues et possiblement très coûteuses comporte donc certains risques. Par conséquent, les gens aimeraient que le projet de loi leur fournisse des explications plus détaillées. Ils aimeraient que les obligations en matière de service soient clarifiées de manière à ce que, au moment de se lancer dans des négociations, ils comprennent le cadre dans lequel ils négocient. Ils comprendront qu'ils ont le droit d'imposer des normes en matière de rendement et qu'ils peuvent tenir la compagnie de chemin de fer responsable du non-respect de toute obligation en matière de service qui a été clairement définie. Oui, certains craignent que, s'ils entament un processus très long et possiblement très coûteux, ils n'obtiendront pas forcément ce qu'ils veulent. Par conséquent, les organisations et les expéditeurs eux-mêmes prennent très au sérieux le travail d'élaboration du règlement concernant la définition des conditions d'exploitation. Nous demandons au gouvernement de clarifier le cadre des négociations pour nous éviter de devoir avoir recours à l'article 116 et aux nouvelles dispositions qui ont été ajoutées concernant le remboursement des dépenses. Nous voulons conclure un contrat qui définit clairement les obligations en matière de service des deux parties et les conséquences du non-respect de celles-ci.

M. de Kemp : Sénateur, permettez-moi d'ajouter que sans définitions claires, personne, et certainement pas nos membres, ne touchera au moindre accord sur les niveaux de service jusqu'à ce que tout le monde en connaisse les règles et sache ce que chaque disposition et chaque mot signifient.

Vous parlez du temps qu'il reste, et nous reconnaissons l'urgence de la situation. Nous demandons tous des modifications qui ne peuvent manifestement pas être apportées; tout le monde comprend que ce n'est pas possible par manque de temps. Permettez-moi toutefois de proposer au Sénat ou à votre comité d'envoyer un message. Il s'agirait d'un retour en arrière et d'une sorte d'entrée en matière où vous diriez : « Nous reconnaissons ne pas avoir le temps de le faire en raison de la situation, mais nous aimerions au moins enjoindre le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre de se pencher sur ces questions et de les régler dans le cadre ou non de son examen de la Loi sur les transports au Canada. » Votre comité doit bien lui faire comprendre qu'il faut discuter de ces problèmes et les résoudre; et je pense qu'il s'agirait là d'une sorte de mise en garde générale.

Le sénateur Mercer : Merci beaucoup, c'est une bonne suggestion.

Mr. Bender?

Mr. Bender: He covered it quite well.

Senator Mercer: Mr. Banack, do you have anything to add?

Mr. Banack: Yes. From my understanding in talking to the grain companies and the other shippers, they're working on it on their side, but I think this is a one-sided negotiation. I don't think that the railways are really interested in coming to the table to discuss service level agreements to move forward. Canadian grain shippers are held at the mercy of their shippers. When we have only one railway to move that product, there is really no interest in them coming to the table to come to these service level agreements. As in any negotiation, I encourage the railways, and I encourage the government to encourage the railways, to move forward and be active in the development of service level agreements.

Senator Mercer: I think there is common agreement that we need a specific definition for "adequate and suitable accommodation" as well.

Mr. de Kemp, you said in your presentation that you've seen customers going elsewhere already. Give us some names or concrete examples.

Mr. de Kemp: Absolutely. One company in particular — I won't give out the name, but I talked to them yesterday — provides an awful lot of malting barley to go south and to go to China for their parent company. They have now had to originate upwards of 150,000 tonnes from Australia and Argentina because they can't get malting barley to go south for their brewer or to their brewing partner in China. It's a company that doesn't own assets. They don't have elevators, so they have to rely on the grain companies. The grain companies aren't getting the cars. Even when the grain companies are starting to get their cars, they're saying — and we can understand that — "We need to move our wheat contracts first; we need to move our canola contracts first." So what do you do? They've had to pull the trigger because, again, it deals with certainty and reliability of supply. That's the first instance.

Regarding the second instance, I can speak as far as Canada Malting Company out of Calgary. They have their own fleet. I appreciate the comments from the member of CFA as far as the priority for process value-added, but for every tonne of malt it's 1.3 tonnes of grain. It's processed right at the plants in Western Canada. They move their malt by fleet to Columbia Containers and then offshore in containers. We have a backlog now of five or six weeks on the containers because of the port strike there with the truckers.

Senator Mercer: That's at the Port of Vancouver?

Monsieur Bender?

M. Bender : Mon confrère a plutôt bien répondu.

Le sénateur Mercer : Avez-vous quoi que ce soit à ajouter, monsieur Banack?

M. Banack : Oui. D'après ce que j'ai compris de mes échanges avec les sociétés céréalières et les autres expéditeurs, ceux-ci examinent la question de leur côté, mais je pense que les négociations sont unilatérales. Je ne crois pas que les sociétés ferroviaires souhaitent vraiment venir discuter d'accords sur les niveaux de service pour la suite des choses. Les expéditeurs de céréales canadiens sont à la merci des transporteurs. Puisque nous ne pouvons faire affaire qu'avec un chemin de fer pour le transport du produit, les sociétés ferroviaires n'ont aucun intérêt à venir négocier ces accords. Comme pour toute négociation, je les encourage à faire bouger les choses et à participer activement à la conclusion des accords sur les niveaux de service; j'encourage également le gouvernement à les presser d'agir.

Le sénateur Mercer : Je pense que tout le monde convient qu'il faut également une définition précise de l'expression « installations convenables ».

Monsieur de Kemp, vous avez dit en exposé avoir été témoin de clients qui allaient déjà ailleurs. Veuillez nous donner des noms ou des exemples concrets.

M. de Kemp : Bien sûr. Une certaine compagnie — que je ne nommerai pas, mais j'ai parlé à ses représentants hier — fournit énormément d'orge brassicole à sa société mère dans le sud et en Chine. Cette année, elle a dû en faire venir plus de 150 000 tonnes de l'Australie et de l'Argentine puisqu'elle ne pouvait pas expédier le produit jusqu'au brasseur du sud ou au brasseur partenaire en Chine. La société ne possède pas d'actifs. N'ayant pas de silo-élévateur, elle dépend des compagnies céréalières. Or, celles-ci n'obtiennent pas de wagons. Et lorsqu'elles commencent à en recevoir, elles priorisent le transport de leurs contrats de blé et de canola, ce que nous pouvons comprendre. Que pouvait faire la société? Elle a dû s'approvisionner ailleurs pour des questions de certitude et de fiabilité. C'était mon premier exemple.

En deuxième lieu, je peux parler de la société de Calgary Canada Malting Company, qui possède sa propre flotte. Je comprends les remarques du représentant de la Fédération canadienne de l'agriculture à l'effet de prioriser la transformation à valeur ajoutée; chaque tonne de malt nécessite 1,3 tonne de céréales. Dans l'Ouest canadien, la transformation se fait directement dans les usines. La société fait affaire avec Columbia Containers pour expédier son malt à l'aide de sa flotte, puis envoie le produit par conteneur en haute mer. Actuellement, les conteneurs accusent toutefois un retard de cinq ou six semaines en raison de la grève des camionneurs au port.

Le sénateur Mercer : Vous parlez du port de Vancouver?

Mr. de Kemp: Yes, Port Metro Vancouver. Up until the OIC, historically, even during the cold weather, they used to get 40 supplementary cars over and above their fleet. They're not getting it now. They had to push hard to get 10 cars last week. All of that, for them and everybody else, it's Japan and Korea. We just came back from there. To say that we're working on the legislation and everything else, it's not like you can dump 300,000 or 500,000 tonnes of coal on the side of a dock. This is malt for beer breweries and they don't have storage capacity in the middle of Tokyo to last. They are just-in-time deliveries, just like the automakers.

The Chair: Could we shorten it a bit? There are a number of senators who want to ask questions.

Senator Plett: I have a number of questions. If you can specifically speak to it in a quick manner maybe, I can get through these.

Senator Mercer already mentioned about the amendments and I think Mr. de Kemp and Mr. Banack talked about changes; others have as well. Mr. de Kemp was clear that if we couldn't get these amendments through because of time; he understood that. Mr. Banack was a little more forceful about the amendment. My question would be to him.

This bill has a sunset clause of August 2016. In light of our time constraints, sir, we need this legislation to go through. We can point fingers at whoever was at fault, but we need this legislation to go through by June 2 because the order-in-council expires. If we are moving forward and trying to improve things, with the sunset clause, would you not agree that it's best to move this legislation through without it being amended?

Mr. Banack: We believe that there are some loopholes in the legislation that haven't been covered. Those things have to be covered whether it's through the regulation that follows as part of this or the regulation and the amendments of the act itself. We're very concerned. We have members of CFA, through our B.C. egg council, that are very concerned with the feed grain situation and they don't feel the bill meets that. Our producer car shippers, as you heard from Mr. Ken Eshpeter yesterday, are concerned that their concerns are not being met. We understand the order-in-council will expire June 2 and we must have this legislation in place, but it's important for us to bring our members' concerns forward that there are areas that aren't being met.

Senator Plett: I appreciate that and you did bring them forward very well — as long as we understand that we are somewhat handcuffed here.

M. de Kemp : Oui, du port Metro Vancouver. Jusqu'à l'adoption du décret, la société avait toujours obtenu 40 wagons supplémentaires en plus de sa flotte, même par temps froid. Or, elle n'en obtient plus autant. Elle a dû insister pour en avoir 10 la semaine dernière. Pour cette société et toutes les autres, la situation touche le Japon et la Corée. Nous arrivons tout juste de là-bas, où nous avons dit nous pencher sur les dispositions législatives et le reste. Ce n'est pas comme avec le charbon, où il est possible de décharger 300 000 ou 500 000 tonnes sur le bord d'un quai. Il s'agit de malt pour les brasseurs de bière, et il n'y a aucune capacité d'entreposage durable en plein cœur de Tokyo. Il s'agit de livraisons juste-à-temps, tout comme avec les constructeurs de véhicules automobiles.

Le président : Pourriez-vous répondre un peu plus brièvement? Il y a bien des sénateurs qui aimeraient vous poser des questions.

Le sénateur Plett : J'ai plusieurs questions. Si vous pouviez répondre avec précision et concision, je pourrais toutes les poser.

Le sénateur Mercer a mentionné les modifications, et je pense que MM. de Kemp et Banack en ont parlé, et d'autres aussi. M. de Kemp a clairement dit que c'est en raison du manque de temps que les modifications ne peuvent pas être adoptées; il a compris. M. Banack a été un peu plus ferme au sujet de la modification. Ma question s'adresse donc à lui.

Le projet de loi comporte une disposition de caducité pour août 2016. Compte tenu de nos contraintes de temps, nous devons l'adopter, monsieur. Nous pouvons blâmer les coupables, quels qu'ils soient, mais le projet de loi doit être adopté d'ici le 2 juin en raison de l'échéance du décret. Si nous souhaitons aller de l'avant et essayer d'améliorer les choses, ne convenez-vous pas qu'il est préférable de l'adopter sans modification compte tenu de la disposition de caducité?

M. Banack : Nous croyons que le projet de loi comporte des failles qui n'ont pas été corrigées. Il faut s'y attarder, que ce soit au moyen du règlement qui suivra le projet de loi, ou du règlement et des modifications concernant la loi elle-même. Nous sommes très inquiets. Des membres de la FCA appartenant au conseil des producteurs d'œufs de la Colombie-Britannique sont très inquiets de la situation des céréales fourragères, et n'ont pas l'impression que le projet de loi ne règle la question. Comme M. Ken Eshpeter vous l'a dit hier, nos expéditeurs de wagons céréaliers s'inquiètent qu'on ne réponde pas à leurs préoccupations. Nous comprenons que le décret parvient à échéance le 2 juin et que la loi doit être en place, mais il est important pour nous de faire valoir les inquiétudes de nos membres et de souligner que certaines questions ne sont pas abordées.

Le sénateur Plett : Je comprends, et vous les avez très bien fait valoir — pour autant que vous compreniez que nous avons en quelque sorte les mains liées.

Mr. Cherewyk, you talked about rail capacity. Can you explain that a bit? We seem to have the rail capacity. They're moving the grain now that they're supposed to move, are they not?

Mr. Cherewyk: First, let's talk about what the railways have said. They've said that they are now adhering to the order-in-council, that they're moving everything that they can move and that they're bumping up against the limits of the supply chain. What we have in front of us suggests that there's no evidence to support that claim. As of May 4, we have terminal elevator stocks in Vancouver at 63 per cent of their working capacity; Thunder Bay is at 73 per cent of its working capacity; Churchill is at 30 per cent of its working capacity. They are not bumping up against their limits. We know that they're not servicing the eastern corridor, the U.S. or Mexico, so have we seen additional capacity added? Absolutely not. We've seen a reallocation of their current and existing capacity, the capacity that has been short since September, to certain corridors, namely Vancouver, and that one is not even fully utilized. We still have some 24 vessels at port waiting at Port Metro Vancouver.

I could get into further detail in terms of order fulfillment, but we are not there with respect to meeting capacity needs for the industry.

Senator Plett: I'll quickly ask the other two questions and then Mr. Bender can get ready while Mr. de Kemp answers this question.

Mr. de Kemp, in your presentation you said that we need a fair and competitive rail company. We have two rail companies in Canada. We have a number of short lines. In light of the fact that we have two rail companies in Canada, what do you mean by a "fair and competitive rail company" and how can we establish that?

Before you answer, I'll just throw out one to Mr. Bender. One of the recommended changes that you would like to see is the corridor-specific requirements; that was quite important. The government has promised that, as part of the consideration when setting the new volume requirements on August 1, the corridor-specific requirements are going to be very much part of those negotiations. I would like you to comment on how you feel about that.

Mr. de Kemp: The third leg of what I said was fair, competitive and "transparent." When you take the whole package together, and particularly on the transparency side, I would like to ask anyone — and no one has an answer to this — exactly how much rolling stock the railways have for all commodities, whether it's for the grain industry or for the mining industry, et cetera. How much power do they have? We have heard percentage numbers of how many locomotives they have reduced, or what have you, but no one has a fair shake as to what the actual numbers are going forward, even if we increase it 3 per cent a year. We talked about fair and competitive; the third leg of that is transparency.

Monsieur Cherewyk, vous avez parlé de la capacité ferroviaire. Pourriez-vous expliquer brièvement ce que vous voulez dire? Nous semblons avoir cette capacité. Les sociétés ferroviaires transportent actuellement les céréales qui doivent être transportées, n'est-ce pas?

M. Cherewyk : Tout d'abord, permettez-moi de parler de ce que les sociétés ferroviaires ont dit, à savoir qu'elles respectent désormais le décret, qu'elles transportent tout ce qu'elles peuvent, mais qu'elles se heurtent aux limites de la chaîne d'approvisionnement. Ce que nous avons sous les yeux laisse entendre que rien n'appuie cette affirmation. Le 4 mai, les stocks du silo terminal de Vancouver correspondaient à 63 p. 100 de sa capacité; celui de Thunder Bay était utilisé à 73 p. 100; et celui de Churchill, à 30 p. 100. Les chemins de fer ne se heurtent pas à la limite des silos. Nous savons qu'ils n'approvisionnent ni le couloir Est, ni les États-Unis, ni le Mexique; avons-nous constaté une augmentation de la capacité? Absolument pas. Nous avons été témoins d'un réaménagement de la capacité actuelle faisant défaut depuis septembre vers certains corridors, comme Vancouver, mais même cette chaîne d'approvisionnement n'est pas utilisée à plein rendement. Nous avons encore 24 navires en attente au port Metro Vancouver.

Je pourrais parler davantage de l'exécution des commandes, mais les besoins de l'industrie ne sont pas comblés.

Le sénateur Plett : Je vais rapidement poser mes deux autres questions; M. Bender pourra se préparer pendant que M. de Kemp répondra à la première.

Monsieur de Kemp, vous avez dit en exposé que nous avons besoin de sociétés ferroviaires justes et concurrentielles. Nous en avons deux au Canada, en plus d'un certain nombre de lignes secondaires. Étant donné qu'il y a deux compagnies principales au Canada, que voulez-vous dire par « justes et concurrentielles »? Comment peut-on y arriver?

Avant de vous laisser répondre, j'aimerais simplement poser une question à M. Bender. Une des modifications recommandées que vous souhaitez porte sur les exigences propres au corridor; c'était assez important. Lors de son étude visant à fixer les nouvelles exigences en matière de volume pour le 1^{er} août, le gouvernement a promis que les exigences propres au corridor seraient au cœur des négociations. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. de Kemp : J'ai parlé de sociétés ferroviaires justes, concurrentielles et « transparentes ». Lorsqu'on prend la situation dans son ensemble, et surtout du côté de la transparence, j'aimerais demander à n'importe qui la quantité exacte de matériel roulant que les sociétés ferroviaires ont à leur disposition pour transporter tous les produits, qu'on parle de l'industrie céréalière, du secteur minier, et ainsi de suite — personne ne connaît la réponse. Quelle est l'étendue de leur pouvoir? Nous avons entendu des chiffres concernant un nombre de locomotives en moins, et je ne sais quoi encore, mais personne n'a une idée juste des chiffres exacts pour la suite des choses,

Senator Plett: The transparency is important.

Mr. de Kemp: Absolutely. One particular company is cutting back. Yes, it will have an effect; absolutely.

I still, for the life of me, can't figure out, when it's minus 30-degree weather, why they're saying the air brakes don't work. We put rovers on Mars and it's minus 200 Celsius out there. The Energizer Bunny is still working on the batteries there, so I don't understand that one.

Senator Plett: We agree with you there.

Mr. Bender: With regard to "corridor specific," we're pleased to hear that will be included. As Mr. Cherewyk already said, sales to the U.S. are no less important than sales to the coast or vice versa. We have partners in the Fraser Valley — I think Mr. Banack talked about them as well — the Animal Nutrition Association of Canada. They need their feed supplies as much as ports need to ship offshore. Corridor specific is essential. We need that legislation to ensure that all suppliers get what they need.

Senator Tardif: Thank you for being with us this afternoon and thank you for so clearly presenting the outstanding issues that still need to be addressed.

I would like to ask a question to Mr. Banack. I was struck by something you said. We've talked a lot about shipping for export purposes, but we've kind of forgotten about the domestic market. I was pleased that you brought out the importance of the livestock market, for example, and the necessity of making sure that our grain is sent to where it's needed for the livestock market, and I believe you indicated for the malt market as well.

You indicated as well that you felt it was important that there be an assignment of hopper cars for producer car shippers; is that correct? Maybe I've got those words wrong. They're not words I often use but I'm starting to learn the lingo. You said it has been a bumper year for producer cars.

I'm from Alberta and I know there is a lot of agriculture in northern Alberta as well as in southern and central Alberta. Are producer cars used by most producer farmers in Alberta? How does that fit in with short lines?

Mr. Banack: Producer car shippers are typically the users of short-line railways. Alberta has one short-line railway, Battle River Railway. You heard from Ken Eshpeter yesterday. He's the

même avec une augmentation annuelle de 3 p. 100. Nous avons parlé de sociétés ferroviaires justes et concurrentielles, mais elles doivent être transparentes aussi.

Le sénateur Plett : La transparence est importante.

M. de Kemp : Tout à fait. Une des sociétés effectue des compressions, ce qui aura assurément une incidence.

Pour l'amour du ciel, je ne comprends toujours pas pourquoi les sociétés affirment que leur freinage pneumatique ne fonctionne pas à -30 °C. Nous avons envoyé Rovers sur Mars alors qu'il y fait -200 °C. Même les piles du lapin Energizer fonctionnent toujours à cette température, alors je ne comprends vraiment pas.

Le sénateur Plett : Nous sommes d'accord avec vous sur ce point.

M. Bender : Pour ce qui est des mesures propres au corridor, nous sommes ravis d'apprendre qu'il y en aura. Comme M. Cherewyk l'a déjà dit, les ventes aux États-Unis ne sont pas moins importantes que celles vers la côte, ou inversement. Nous avons des partenaires dans la vallée du Fraser au sein de l'Association de nutrition animale du Canada, dont M. Banack aussi a parlé. Ses membres ont besoin d'un approvisionnement en céréales fourragères autant que les ports ont besoin de marchandises à envoyer outre-mer. Les mesures propres au corridor sont essentielles. Nous avons besoin de ces mesures législatives pour veiller à ce que tous les fournisseurs obtiennent ce dont ils ont besoin.

La sénatrice Tardif : Merci d'être avec nous aujourd'hui et de présenter aussi clairement les points qu'il reste à régler.

J'aimerais poser une question à M. Banack. Une de vos remarques m'a surprise. Nous avons beaucoup parlé de transport à des fins d'exportation, mais nous avons quelque peu négligé le marché national. J'étais ravie que vous souligniez l'importance du marché du bétail, par exemple, et de la nécessité d'envoyer nos céréales là où le bétail en a besoin. Je pense que vous avez également parlé du marché du malt.

Vous avez aussi dit avoir l'impression qu'il était important d'assigner des wagons-trémies aux expéditeurs de wagons céréaliers, n'est-ce pas? Je me trompe peut-être de termes; je n'emploie pas souvent ces expressions, mais je commence à apprendre le jargon. Vous avez dit que c'était une année exceptionnelle pour les wagons de producteurs.

Je viens de l'Alberta, et je sais qu'il y a beaucoup d'agriculture dans le nord de la province, de même qu'au sud et au centre de celle-ci. La plupart des agriculteurs albertains utilisent-ils des wagons de producteur? Comment ceux-ci s'intègrent-ils aux chemins de fer d'intérêt local?

M. Banack : Les expéditeurs de wagons céréaliers utilisent habituellement les chemins de fer d'intérêt local. L'Alberta n'en a qu'un, soit la société Battle River Railway. Vous avez entendu

President of Battle River Railway. I'm a member. We do use our producer cars on that line.

Saskatchewan has 12 or 13 short-line railways that operate and there are a lot more producer cars there. The number of producer cars and the total amount of grain shipments are probably very small. Probably 5 per cent or less of the grain is shipped by producer cars. Many producers across the Prairies don't have access to sidings or real access to sidings, so producer cars aren't a big thing for many, many producers across Western Canada, but the producers who use them, studies have been done to show in our area when we have a producer car loading a building, it does bring our costs, our basis levels from our elevators, down.

It provides two opportunities. It provides us an opportunity to meet there. The grain shippers, the domestic market in Lower Mainland of B.C., that's where they're accessing most of their feed grains right now, from the producer car shippers and producer car lines, small lines, because your big grain companies, as Mr. Cherewyk and Mr. de Kemp said, are handling their products over top of where it's going in another place, so they're interested in filling their export markets without meeting the domestic market. Today, that's where the domestic markets are getting most of the grain they are getting on rail; it's from short lines and producer cars.

Senator Tardif: Do the short lines cover that distance? I thought yesterday one of our witnesses indicated that the length of the short lines was about 270 kilometres. That was considered a fairly long short line.

Mr. Banack: Yes. The short-line shippers only haul up to a site, and then for our line we haul it up to Kamloops. Outside the college is where the cars are dropped and CN moves them off to the other line. So the producer car shipper just runs a small branch line, the tributaries, and they come into the main system.

Senator Tardif: Do you feel that you've had enough cars available to you from the short line?

Mr. Banack: I'm sure Mr. Eshpeter said yesterday we're looking at — I think last time I talked to him they're looking at 2,000 cars. They are still 400 or 500 cars behind in this year's shipping at the moment. I'm sure Mr. Eshpeter had much better figures than that, but they're behind in where the cars are committed to.

Senator Tardif: Have you been able to get your grain to market, sir?

hier le témoignage de Ken Eshpeter, président de cette société. J'en suis membre. Nous utilisons bel et bien nos wagons de producteur sur cette voie ferroviaire.

En Saskatchewan, il y a 12 ou 13 chemins de fer d'intérêt local en activité, et bien plus de wagons de producteur qu'en Alberta. La quantité totale de wagons de producteur et de céréales expédiées est probablement très modeste. Probablement 5 p. 100 ou moins des céréales sont transportées au moyen de wagons de producteur. Puisque bien des producteurs n'ont pas vraiment accès aux voies d'évitement dans les Prairies, les wagons de producteur ne sont pas très prisés par bon nombre d'entre eux dans l'Ouest canadien. Mais pour les producteurs qui les utilisent, des études de notre région ont démontré qu'on diminue les coûts et les niveaux de base d'un silo en le chargeant au moyen d'un wagon de producteur.

Il y a deux possibilités. Nous avons ainsi l'occasion de nous rencontrer. Pour les expéditeurs de céréales, c'est sur le marché intérieur de la vallée du Bas-Fraser en Colombie-Britannique qu'on a accès à la majeure partie des céréales fourragères à l'heure actuelle, auprès des expéditeurs et des lignes de wagons céréaliers, c'est-à-dire les petits chemins de fer. En effet, comme MM. Cherewyk et de Kemp l'ont dit, les grandes sociétés céréaliers font la manutention des produits après avoir approvisionné les autres marchés. Ils s'intéressent donc à combler les besoins des marchés d'exportation sans nécessairement en faire autant pour le marché national. À l'heure actuelle, c'est donc grâce aux petits chemins de fer et aux wagons de producteur que les marchés locaux obtiennent la plupart des céréales transportées par train.

La sénatrice Tardif : Les chemins de fer locaux couvrent-ils cette distance? Je crois qu'un des témoins d'hier parlait d'environ 270 kilomètres, ce qui était considéré comme assez long pour une voie ferroviaire locale.

M. Banack : Oui. Les expéditeurs utilisant les petits chemins de fer ne font le chargement qu'à un seul endroit. Pour notre part, le chargement va jusqu'à Kamloops. C'est près du collège que les wagons sont laissés, puis déplacés par le CN jusqu'à l'autre voie. Les expéditeurs de wagons céréaliers ne parcourent donc que de petites lignes secondaires et tributaires se rattachant au réseau principal.

La sénatrice Tardif : Avez-vous l'impression d'avoir suffisamment de wagons à votre disposition sur les petites lignes?

M. Banack : Je suis certain que M. Eshpeter a mentionné hier — je pense qu'il s'agissait de 2 000 wagons la dernière fois que je lui ai parlé. À l'heure actuelle, il en manque encore 400 ou 500 pour le transport des contrats de l'année. Je suis persuadé que M. Eshpeter avait de bien meilleurs chiffres, mais il y a un retard par rapport aux engagements.

La sénatrice Tardif : Avez-vous pu acheminer vos céréales jusqu'au marché, monsieur?

Mr. Banack: Our grain has been moving for us fairly well. We are behind a couple months on some of our products moving. We have a March contract yet for wheat that we haven't been able to move. Canola has been moving because of the demand through the system, the pull through the system. The wheat contracts in our area are substantially behind in just about every grain company even on the short-line railways.

Senator Tardif: Some of the witnesses that we heard this morning said that the increase in interswitching could create problems for the Canadian market. How would you feel about that? I don't know who wants to answer that. I know it provides more competition, but on the other hand it could be causing problems for some of our Canadian ports. We heard that this morning.

Mr. de Kemp: That was asked of our chairman, Brian Otto, back in the beginning of April at the standing committee, increasing the interswitching to 160 kilometres. His answer was that a very good friend who is quite senior in a certain railway said, "Yes, you can do the interswitching, absolutely. You get it once. You try to get it a second time with the cars, if you're going to switch between one side into another, it will be very difficult. You will be able to do it once." Are they going to do it a second time? They may not want to pick up your railcars.

Senator Robichaud: Would you elaborate a bit more? They somehow complicate the interswitching?

Mr. de Kemp: I don't think it complicates it. I guess the signal he was trying to send or the message was, if you're going to move somebody else's cars some place — usually CN did and now it's going to CP — yes, you can do it the first time but try to do it again or even for other cars in the future — it's like an elephant; they forgive but they don't forget.

Senator Tardif: The fact the distances, the zones are going from 30 kilometres to 160?

Mr. de Kemp: I can't comment on distances.

Senator Tardif: Would anybody like to comment on that?

Mr. Bender: I think it opens that up a lot more. I think now there's maybe only six where both rails can access a grain delivery point. My number may not be right, but that expands that significantly when you do that. Greg may have a little bit more.

Senator Tardif: You don't see that as problematic from your perspective?

Mr. Bender: From our perspective, it adds competition, but I can't comment on the other side.

Senator Robichaud: Mr. Cherewyk, did I understand correctly that you said because of the order-in-council now in place, you are losing customers in the United States and Mexico?

M. Banack : Pour notre part, nos céréales ont plutôt bien été expédiées. Nous avons tout de même deux ou trois mois de retard pour le transport de certains produits. Il nous reste un contrat de blé du mois de mars que nous n'avons pas pu livrer. Le canola a pu être expédié grâce à la demande et à la force de l'ensemble du système. Dans notre région, les contrats de blé ont beaucoup de retard chez pratiquement toutes les sociétés céréalières, même du côté des chemins de fer d'intérêt local.

La sénatrice Tardif : Ce matin, des témoins ont dit que l'augmentation de l'interconnexion risquait de créer des problèmes pour le marché canadien. Qu'en pensez-vous? Qui veut répondre? Je sais que cela accroît la concurrence, mais, d'autre part, cela pourrait créer des problèmes dans certains ports canadiens. C'est ce qu'on nous a dit.

M. de Kemp : La question a été posée au président de notre conseil, M. Brian Otto, au début d'avril, devant le comité permanent, relativement à une interconnexion portée à 160 kilomètres. Il a répondu qu'un très bon ami à lui, très haut placé dans une certaine société ferroviaire, lui avait dit que c'était possible, tout à fait, mais une seule fois; que, si on essayait une deuxième fois avec les wagons, ce sera très difficile; que ce sera possible une fois. Et la deuxième fois? Les wagons risquent de rester là où ils se trouveront.

Le sénateur Robichaud : Pourriez-vous nous donner un peu plus de précisions? On complique l'opération d'une certaine manière?

M. de Kemp : Je ne crois pas. Je pense qu'il essayait de faire comprendre que si on déplace les wagons d'un tiers jusqu'à un certain endroit — habituellement, le CN le faisait et ça ira désormais au CP — c'est faisable une première fois. Mais une deuxième fois ou même pour d'autres wagons, ultérieurement... Ils ont une mémoire d'éléphant : ils pardonnent, mais ils n'oublient pas.

La sénatrice Tardif : Le fait que les distances, les zones, passent de 30 à 160 kilomètres?

M. de Kemp : Je ne peux rien dire au sujet des distances.

La sénatrice Tardif : Quelqu'un a-t-il des observations à faire là-dessus?

M. Bender : Je pense que ça multiplie énormément les possibilités. Actuellement, six points seulement de livraison des grains sont accessibles par les deux réseaux. Le chiffre n'est peut-être pas juste, mais l'opération permet d'augmenter sensiblement ce nombre. Greg a peut-être quelque chose à ajouter.

La sénatrice Tardif : D'après vous, il n'y a pas de problème?

M. Bender : Pour nous, cela accroît la concurrence, mais je ne peux pas parler pour les autres.

Le sénateur Robichaud : Monsieur Cherewyk, ai-je bien compris quand vous avez dit que le décret en vigueur vous faisait perdre des clients aux États-Unis et au Mexique?

Mr. Cherewyk: The challenge the companies are facing right now is that every railcar that's being ordered reflects demand from a customer for Canadian grain. When we see order shortfalls for the eastern corridor, Mexico, the U.S., we're seeing contracts that aren't being fulfilled and customer relationships that are at risk. So when those Canadian shippers are told that those are not preferred corridors and that they shouldn't bother ordering for delivery through those corridors, they're being told that they can't service those customers and they're being told that those contracts are in jeopardy. That's what they're facing today.

Senator Robichaud: It doesn't matter that Bill C-30 goes through in a very short time or not. It's not going to help, is it?

Mr. Cherewyk: The single point I made throughout those five minutes of formal comments was that we have to move beyond a broadly established target and start setting clear expectations with respect to all shippers moving products through all corridors, through to all destinations that deserve fair and equitable service. If we're going to make that statement and clearly set those expectations, we have to have a measures program in place that helps us determine whether or not we have achieved that goal. Right now we don't have that, so we're not seeing it achieved.

Senator Robichaud: When do you estimate we can see that?

Mr. Cherewyk: I heard from Senator Plett that the indication is that the next order will be accompanied by some expectations with respect to corridor volumes. I think that's a positive thing, but in addition to expectations being set with respect to movement through all corridors, we need to have a means of measuring that. We need to know what the demand was for movement through these corridors. We need to be able to measure on a timely basis how that demand is being met.

Senator Robichaud: Have you heard that from the minister?

Mr. Cherewyk: I would think the minister would have to agree that the order-in-council, while it was designed to get grain moving, is also designed to ensure that all shippers of Canadian grain and all customers of Canadian grain receive fair and equitable service.

Senator Robichaud: But that's not the situation that it created?

Mr. Cherewyk: That's the situation we're asking be addressed now that we have had some experience with the first order-in-council that was announced on March 7. With respect to the remainder of this order and all future orders that set minimum weekly or monthly targets, those clear expectations have to be set.

Senator Robichaud: You have recommended some amendments. I don't believe in Santa Claus any more so I don't think we can get amendments to this bill, but there should be

M. Cherewyk : Le problème à résoudre maintenant par les compagnies est le suivant : chaque wagon commandé correspond à la demande d'un client pour le grain canadien. Pour nous, une baisse des commandes pour le corridor de l'est, pour le Mexique, pour les États-Unis équivaut à des contrats non honorés et à une menace pour nos relations avec notre clientèle. Quand les expéditeurs canadiens se font dire que ce ne sont pas les corridors préférés et qu'ils ne devraient pas se soucier de commander des livraisons par ces corridors, on leur dit, en fait, qu'ils ne peuvent pas desservir ces clients et que les contrats en question sont en péril. Voilà les difficultés qu'ils affrontent aujourd'hui.

Le sénateur Robichaud : Ça n'a pas d'importance que le projet de loi C-30 soit rapidement adopté. Ça ne sera d'aucune aide, n'est-ce pas?

M. Cherewyk : Tout ce que j'ai dit, pendant les cinq minutes qui m'ont été accordées, c'a été que nous ne devons plus nous contenter seulement d'un objectif général et que nous devons commencer à établir des attentes précises à l'égard de tous les expéditeurs qui envoient des produits par tous les corridors, vers toutes les destinations qui méritent un service juste et équitable. Si nous faisons une déclaration en ce sens et que nous exprimons clairement ces attentes, nous devons nous doter d'un programme de mesures et le mettre en place pour nous aider à déterminer si nous avons atteint ou non cet objectif. Comme nous n'en sommes pas là, l'objectif, pour nous, n'est pas atteint.

Le sénateur Robichaud : D'après vous, ce sera pour quand?

M. Cherewyk : J'ai entendu dire, par le sénateur Plett, qu'il semble que le prochain décret sera accompagné de prévisions concernant les volumes transportés dans les corridors. Je pense que c'est une amélioration, mais, en plus des attentes concernant la circulation dans tous les corridors, il faut un instrument de mesure. Nous devons connaître la demande pour le transport par ces corridors. Nous devons pouvoir mesurer en temps opportun comment on répond à cette demande.

Le sénateur Robichaud : L'avez-vous entendu dire par le ministre?

M. Cherewyk : J'aurais tendance à croire que le ministre devrait convenir que si le décret visait à favoriser le transport du grain, il visait aussi à fournir un service juste et équitable aux expéditeurs canadiens et à tous leurs clients.

Le sénateur Robichaud : Mais ce n'est pas la situation qu'il a créée?

M. Cherewyk : C'est la situation que nous demandons de corriger, maintenant que nous connaissons l'effet du premier décret annoncé le 7 mars. En ce qui concerne le reste du décret et tous les décrets ultérieurs qui fixent des objectifs hebdomadaires ou mensuels minimaux, il faut fixer ces attentes claires.

Le sénateur Robichaud : Vous avez recommandé des amendements. Je ne crois plus au père Noël. Je ne pense donc pas que nous pourrions amender le projet de loi, mais une note,

some note somewhere to indicate that things should be looked at. Usually when we report the bill, we report the bill as amended, or if it's not amended it goes directly into third reading.

I now ask the chair, is there a way to have observations in our report on the bill? We have witnesses here and they would like to hear what we can do.

Senator Mercer: If I could, Mr. Chair, perhaps the question to the witnesses should be: Is Senator Robichaud is right?" If we wanted amendments, we could probably propose them, but we wouldn't get them in and, if we were to hold it up, I'm not sure that I'd like to be the guy who is going to travel to Western Canada to explain that to farmers. I am not going to do that.

But it is quite common practice to attach observations to a bill going back, stating some of the things that we have learned from people like you. I know that is not what you want, but do you think it would help if we were able to attach some observations to the bill as we report it back? It has no weight other than to draw people's attention to some of the things that witnesses have told us.

The Chair: We have received comments made by these witnesses and other witnesses. The chair will consider that when we go to clause-by-clause study. After we go in camera in the next five minutes, there can be further discussion among the senators before we report to the house next week.

Do you have another question, Senator Robichaud?

Senator Robichaud: Just a comment. We will try.

Mr. Cherewyk: Thank you.

The Chair: Mr. Bender, Mr. de Kemp, Mr. Cherewyk and Mr. Banack, thank you very much for your comments and your views on Bill C-30, the proposed fair rail for grain farmers act.

With that, honourable senators, we will go in camera.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Monday, May 26, 2014

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, to which was referred Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures, met this day at 7:04 p.m. to give clause-by-clause consideration to the bill.

Senator Percy Mockler (Chair) in the chair.

insérée quelque part, devrait mentionner que certains points méritent examen. D'habitude, quand nous faisons rapport du projet de loi, il s'agit du projet de loi modifié. S'il n'a pas été modifié, il passe directement à la troisième lecture.

Je demande maintenant à notre président s'il existe une façon d'ajouter des observations à notre rapport du projet de loi? Les témoins ici présents aimeraient entendre ce que nous pouvons faire.

Le sénateur Mercer : Si vous permettez, monsieur le président, peut-être que la question à poser aux témoins devrait être : le sénateur Robichaud a-t-il raison? Si nous tenions à modifier le projet de loi, nous pourrions probablement proposer des modifications, mais nous ne les intégrerions pas dans le texte et, si nous interrompons le processus, je ne voudrais pas être celui qui irait dans l'Ouest expliquer la situation aux agriculteurs. Ça, je ne le ferai pas.

Mais il arrive très souvent qu'on joigne des observations à un projet de loi qu'on retourne au Parlement, pour communiquer des renseignements obtenus de personnes comme vous. Je sais bien que ce n'est pas ce que vous voulez, mais pensez-vous que ce serait mieux si nous pouvions joindre des observations au projet de loi dont nous ferons rapport? Cela n'a pas d'autre utilité que d'attirer l'attention sur certains témoignages.

Le président : Nous avons reçu des observations de ces témoins et d'autres témoins. La présidence en tiendra compte pendant l'étude article par article. Dans cinq minutes, nous pourrons en discuter davantage, à huis clos, entre sénateurs, avant de faire rapport du projet de loi à la Chambre la semaine prochaine.

Avez-vous une autre question, sénateur Robichaud?

Le sénateur Robichaud : Seulement une observation. Nous essaierons.

M. Cherewyk : Merci.

Le président : Messieurs Bender, de Kemp, Cherewyk et Banack, merci beaucoup pour vos observations et vos opinions sur le projet de loi C-30, Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

Sur ce, chers collègues, nous poursuivons à huis clos.

(La séance se poursuit à huis clos.)

OTTAWA, le lundi 26 mai 2014

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, auquel a été renvoyé le projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures, se réunit aujourd'hui, à 19 h 4, pour procéder à l'étude article par article du projet de loi.

Le sénateur Percy Mockler (le président) occupe le fauteuil.

[English]

The Chair: Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. My name is Senator Percy Mockler from New Brunswick and I am chair of the committee. At this time, I would like to make sure that we introduce ourselves for the record, commencing with the deputy chair of the committee, Senator Mercer.

Senator Mercer: Terry Mercer from Nova Scotia.

[Translation]

Senator Robichaud: Fernand Robichaud, Saint-Louis-de-Kent, New Brunswick.

Senator Chaput: Maria Chaput, Manitoba.

Senator Maltais: Ghislain Maltais, Quebec.

[English]

Senator Oh: Senator Oh from Ontario.

[Translation]

Senator Dagenais: Jean-Guy Dagenais, Quebec.

[English]

Senator Eaton: Nicky Eaton from Toronto.

Senator Plett: Don Plett from Manitoba.

The Chair: Honourable senators, the committee has been convened this evening for clause-by-clause consideration of Bill C-30, An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures. To assist us with any technical questions we may have about Bill C-30, we have in the room departmental officials, who first appeared with the minister. I thank them for being with us this evening. Does the committee agree to invite officials to the table at this time?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: It is agreed that officials come to the table for clause-by-clause consideration with senators.

We have with us Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch, Agriculture and Agri-Food Canada; Lenore Duff, Director General, Surface Transportation Policy, Transport Canada, Surface Freight Policy; Sara Guild, Counsel, Justice Canada, Agriculture and Food Inspection Legal Services — AAFC; Demeena Kaur Seyan, Counsel, Justice Canada, Agriculture and Food Inspection Legal Services — AAFC; and Alain Langlois, Senior Legal Counsel, Transport Canada, Legal Services.

If there is nothing else, honourable senators, we will proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-30. Is it agreed?

[Traduction]

Le président : Bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Je suis le sénateur Percy Mockler, du Nouveau-Brunswick, et le président du comité. Je demanderais d'abord aux membres du comité de se présenter en commençant par le vice-président du comité, le sénateur Mercer.

Le sénateur Mercer : Terry Mercer, de la Nouvelle-Écosse.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Fernand Robichaud, de Saint-Louis-de-Kent, au Nouveau-Brunswick.

La sénatrice Chaput : Maria Chaput, du Manitoba.

Le sénateur Maltais : Ghislain Maltais, du Québec.

[Traduction]

Le sénateur Oh : Le sénateur Oh, de l'Ontario.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Jean-Guy Dagenais, du Québec.

[Traduction]

La sénatrice Eaton : Nicky Eaton, de Toronto.

Le sénateur Plett : Don Plett, du Manitoba.

Le président : Honorables sénateurs, le comité a été convoqué ce soir afin de procéder à l'étude article par article du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures. Afin de nous aider avec les questions de nature technique que nous pourrions avoir au sujet du projet de loi C-30, nous avons avec nous des représentants du ministère ayant déjà comparu devant le comité avec le ministre. Je tiens à les remercier d'avoir accepté notre invitation. Le comité accepte-t-il que ces représentants du ministère soient invités à siéger?

Des voix : D'accord.

Le président : Il est convenu que les représentants s'installent à la table pour participer à l'étude article par article en compagnie des sénateurs.

Nous accueillons ce soir Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques, Agriculture et agroalimentaire Canada; Lenore Duff, directeur général, Politique des transports terrestres, Transports Canada, Politiques sur le transport terrestre des marchandises; Sara Guild, avocate, Justice Canada, Agriculture et inspection des aliments, AAC; Demeena Kaur Seyan, avocate, Justice Canada, Agriculture et inspection des aliments, AAC; et Alain Langlois, avocat-conseil, Transports Canada, Services juridiques.

Honorables sénateurs, s'il n'y a rien à ajouter, nous allons amorcer l'étude article par article du projet de loi C-30. Êtes-vous d'accord?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Bill C-30 proposes to amend the Canada Grain Act to permit the regulation of contracts relating to grain and the arbitration of disputes respecting the provisions of those contracts. It also proposes to amend the Canada Transportation Act with respect to railway transportation in order to, among other things, require Canadian National Railway and Canadian Pacific Railway to move the minimum amount of grain specified in the Canada Transportation Act or by order of the Governor-in-Council, and to facilitate the movement of grain by rail.

Is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-30, an Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Thank you.

Shall the title, honourable senators, stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 5.1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

[*Translation*]

The Chair: Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Des voix : D'accord.

Le président : Le projet de loi C-30 propose de modifier la Loi sur les grains du Canada afin de permettre la réglementation des contrats portant sur les grains ainsi que l'arbitrage des litiges relatifs aux dispositions de ces contrats. Il propose également de modifier la Loi sur les transports au Canada relativement au transport ferroviaire afin, notamment, d'exiger de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et de la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique de transporter la quantité minimum de grains indiquée dans cette loi ou précisée par décret, et de faciliter le mouvement du grain par rail.

Plaît-il au comité de procéder à l'étude article par article du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures?

Des voix : D'accord.

Le président : Merci.

Honorables sénateurs, l'étude du titre est-elle réservée?

Des voix : D'accord.

Le président : L'étude de l'article un, le titre abrégé, est-elle réservée?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 5.1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

[*Français*]

Le président : L'article 6 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

Des voix : Oui.

The Chair: Carried.

Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

[English]

The Chair: Shall clause 9 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 12 carry?

Hon. Senators: Agreed.

[Translation]

The Chair: Honourable senators, shall clause 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Honourable senators, shall clause 14 carry?

Hon. Senators: Agreed.

[English]

The Chair: Honourable senators, shall clause 15 carry?

[Translation]

Senator Robichaud: Mr. Chair, the witnesses and experts around the table may be able to enlighten me.

I have a question about clause 15, titled Coming into Force. The Governor-in-Council is allowed to decide on the content of the motion that is put in both Houses of Parliament.

But the third paragraph of clause 15 reads as follows:

A motion for the adoption of the resolution may be debated in both Houses of Parliament but may not be amended. At the conclusion of the debate, the Speaker of the House of Parliament. . . .

I am not aware of any Speaker of the House of Parliament, only a Speaker of the House of Commons and a Speaker of the Senate. Is that the standard language used in bills?

Alain Langlois, Senior Legal Counsel, Transport, Legal Services, Justice Canada: First of all, this is not a very common clause. This language is used when a provision of this nature is included in a bill.

Le président : Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

Des voix : Oui.

[Traduction]

Le président : L'article 9 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 10 est adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 11 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 12 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

[Français]

Le président : Honorables sénateurs, l'article 13 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : Adopté.

Honorables sénateurs, l'article 14 est-il adopté?

Des voix : Oui.

[Traduction]

Le président : Honorables sénateurs, l'article 15 est-il adopté?

[Français]

Le sénateur Robichaud : Monsieur le président, peut-être que les témoins, les experts présents pourraient m'aider.

J'ai une question à propos de l'article 15, Entrée en vigueur. Le gouverneur en conseil peut déterminer la motion, et elle est présentée aux Chambres du Parlement.

Mais on dit, au paragraphe 3 de l'article 15, ce qui suit :

La motion visant l'adoption de la résolution peut faire l'objet d'un débat dans les deux chambres du Parlement mais ne peut être amendée. Au terme du débat, le président de la chambre du Parlement [...]

Je ne connais pas de Président de la Chambre du Parlement; je connais un Président de la Chambre des communes et un Président du Sénat. Est-ce que c'est la formule qui est normalement utilisée dans tous les projets de loi?

Alain Langlois, conseiller juridique principal, Transports, Services juridiques, Justice Canada : Premièrement, ce n'est pas un article qui est très courant. C'est la formulation qui est utilisée quand ce genre d'article est inséré dans les lois.

So since the resolution is put forward in both houses, “Speaker of the House of Parliament” clearly refers to the speakers of both the House of Commons and the Senate, who will call on their respective houses to vote on the motion.

Senator Robichaud: I see.

Mr. Langlois: But that is the standard language.

Senator Robichaud: But there is no definition explaining —

[English]

Who is the Speaker of the House of Parliament? We have a Speaker of the House of the Commons and a Speaker of the Senate. I just make the point.

[Translation]

Perhaps going forward, the distinction between the two speakers could be taken into account, given that both houses are completely independent of one another.

[English]

Senator Mercer: I agree with my colleague, Senator Robichaud. This is an ongoing problem that departments and drafters of legislation continue to ignore. They continue to forget to properly word the legislation. I don't think we will hold up this piece of legislation with this, but I think that both departments should take notice right now. Don't ever come back here again with another piece of legislation that does not contain the Speaker of the House of Commons and the Speaker of the Senate. Have some respect for this body, because we earned it.

[Translation]

Senator Maltais: I agree with senators Robichaud and Mercer. Having served in a different legislature, I can tell you that when the Speaker calls, it is the speaker of the provincial legislature calling. The provinces do not have senates; the Speaker in question is the Speaker of the provincial legislature, the National Assembly in Quebec's case.

Here, we have two houses. I realize this is a long-standing practice that has been followed for 150 years, but it would not hurt to blow off the dust and fine-tune the wording to make it easier for people to understand. This provision would not hold up before a judge. As lawyers, you all know full well that it would not hold up in court.

Thank you.

[English]

Senator Plett: I do also want to concur with what all three speakers have said. However, I do want to recognize that the beginning of that paragraph very clearly says “may be debated in both Houses of Parliament.” I think there is a recognition that

Alors, ce qui est entendu par le « président de la chambre », évidemment, étant donné qu'il y a une résolution dans les deux Chambres, c'est le Président de chacune des Chambres qui va appeler chacune des deux Chambres à se prononcer sur la motion.

Le sénateur Robichaud : Je comprends.

M. Langlois : Mais c'est la formulation usuelle.

Le sénateur Robichaud : Mais il n'y a pas de définition à savoir...

[Traduction]

Qui est le président de la chambre du Parlement? Nous avons un Président de la Chambre des communes et un Président du Sénat. Je veux simplement le souligner.

[Français]

Peut-être qu'à l'avenir, on pourrait prendre en considération cette différence entre les deux Présidents, parce que les deux Chambres sont complètement indépendantes l'une de l'autre.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Je suis d'accord avec mon collègue, le sénateur Robichaud. C'est un problème chronique que les ministères et les rédacteurs des lois continuent d'ignorer. Ils continuent d'oublier de bien libeller les lois. Je ne crois pas que ce projet de loi sera retenu pour cette raison, mais je crois que les deux ministères concernés devraient bien en prendre note. Ils ne doivent plus jamais présenter un projet de loi qui ne fait pas référence tant au Président de la Chambre des communes qu'au Président du Sénat. Ils doivent faire preuve d'un certain respect à l'égard du Sénat, car nous l'avons mérité.

[Français]

Le sénateur Maltais : Je pense que les sénateurs Robichaud et Mercer ont tous deux raison. Pour avoir siégé dans un autre parlement, lorsque le Président appelle, c'est le Président de l'Assemblée nationale. Il n'y a pas de Sénat dans les provinces, mais c'est le Président de l'Assemblée nationale.

Ici, il y a deux Chambres. Je comprends que c'est une vieille habitude que vous avez depuis 150 ans, mais la dépoussiérer ne ferait pas de tort pour améliorer la compréhension des individus. Cet article ne tiendrait pas devant un juge. Vous êtes tous des juristes et vous savez fort bien qu'elle ne tiendrait pas la route devant un juge.

Je vous remercie.

[Traduction]

Le sénateur Plett : Je suis d'accord avec les trois intervenants précédents. Toutefois, je tiens à souligner qu'au début du paragraphe, on précise que la résolution « peut faire l'objet d'un débat dans les deux chambres du Parlement. » À mon avis,

there are two houses of Parliament. It should be cleaned up for the future, but I do not hold to the fact that somebody was trying to ignore the Senate. Nevertheless, I agree with you, senator.

Senator Robichaud: I didn't say that.

Senator Plett: No; I know.

Senator Eaton: For the future, we should pick up on Senator Robichaud's point. Before we even study bills, the wording should be looked at and, if it is not correct, we should send it back. That is all.

The Chair: The chair will recognize for the record what was said by all senators. Hopefully this will be transmitted, through the officials, to other people.

That said, shall clause 15 carry, in view of the comments that were made?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Honourable senators, shall clause 1, which contains the short title, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall the title carry, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall the bill, with no amendments, carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Senator Mercer: With observations.

The Chair: The chair has recognized, senators, that we will have observations.

To the witnesses, on behalf of the committee I sincerely thank you for appearing today. You may now leave the table, but please keep in mind the comments that were made previously. Thank you.

The chair is now recognizing that the committee wishes to discuss appending observations to the report. That said, honourable senators, rule 12-16(1)(d) allows us to go in camera to discuss a draft report. Does the committee wish to discuss the observations in public or in camera?

Senator Plett: I would suggest in public, chair.

Senator Mercer: It doesn't matter. That is all right with me.

The Chair: There is a consensus that the observations will be in public. That is agreed.

cet extrait reconnaît l'existence des deux Chambres du Parlement. À l'avenir, les mesures législatives devront faire référence aux deux présidents, mais je ne crois pas que quiconque ait tenté d'ignorer le Sénat. Peu importe, je suis d'accord avec vous, sénateur.

Le sénateur Robichaud : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le sénateur Plett : Non, je le sais.

La sénatrice Eaton : Il faudra se souvenir du point soulevé par le sénateur Robichaud lors de l'étude des prochains projets de loi. Avant d'amorcer l'étude d'un projet de loi, il faudra en analyser le libellé et, s'il ne convient pas, nous renverrons le projet de loi. C'est tout.

Le président : La présidence prend note des propos des sénateurs. J'espère que les représentants du ministère transmettront ces commentaires aux gens concernés.

Cela dit, à la lumière des commentaires formulés, l'article 15 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Honorables sénateurs, l'article 1, le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Honorables sénateurs, le titre du projet de loi est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Le projet de loi, sans amendements, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le sénateur Mercer : Avec des observations.

Le président : La présidence a déjà confirmé qu'il y aura des observations.

Chers témoins, au nom du comité, je vous remercie sincèrement de votre participation. Vous pouvez maintenant quitter la pièce, mais n'oubliez pas les commentaires qui ont été formulés. Merci.

La présidence reconnaît que les membres du comité désirent discuter du texte des observations qui seront annexées au rapport. Cela dit, honorables sénateurs, l'article 12-16(1)(d) du Règlement nous autorise à poursuivre à huis clos afin d'étudier un projet de rapport. Le comité désire-t-il discuter du texte des observations en public ou à huis clos?

Le sénateur Plett : Je propose que nous en discutons en public, monsieur le président.

Le sénateur Mercer : Ça n'a pas d'importance. Ça me convient.

Le président : Il est convenu que les discussions sur le texte des observations se tiendront en public. Les membres sont d'accord.

We are in public, and we are dealing with the discussions on observations. I now open this discussion period. Senator Mercer, would you please give us your comments on observations?

Senator Mercer: Thank you, chair.

I think that we have agreed on a whole bunch of things and we want to get this thing through. But I think enough was said by enough people that was common throughout that we should make some observations so that it does not go unnoticed in the future. To that extent, I wanted to add the following observations.

Many witnesses expressed concerns over the ambiguity surrounding service level agreements. While Bill C-30 gives the Canadian Transportation Agency the authority to regulate these service level agreements, the Canada Transportation Act does not provide for the definition of “adequate and suitable” or the term “service obligations.”

Many stakeholders believe the bill accelerates the upcoming review of the Canada Transportation Act, scheduled to begin in June 2015. Consequently, the committee believes that during the upcoming review of the Canada Transportation Act, the examination should include an exploration of the definitions of “adequate and suitable” and “service level agreements.”

The Chair: This is a proposal by Senator Mercer. Are there any other comments?

Senator Plett: I would endorse that observation. I think the senator is quite correct. I guess the term “many” is, of course, open for definition, but there were certainly more than one for sure. I am happy with the word “many” and I am happy, certainly, with the fact that we need this defined.

If there are no further comments on that, then I have a few observations that I would like to introduce as well, but I am certainly willing to hear more on this first.

Senator Robichaud: Should we agree to do these observations first or hear the others and put them in a package?

Senator Plett: My preference would be that we have one package, senator, but if you want to do it the other way, I am open to it.

The Chair: As for the question, the chair will recognize Senator Robichaud’s comments on the basis that we can proceed as a package when we do make the report. In order for that to happen, I would ask Senator Plett to bring forward the observations from this side of the table, and then we will decide whether we go separately or in a package approach.

Senator Plett: As a bit of an explanation, the committee, in fact, held nine hours of study, hearing from 24 witnesses; that is what I have. There may be a bit of a discrepancy as to whether it was 24 or 25.

La séance se poursuit en public. Nous allons amorcer les discussions sur le texte des observations. Sénateur Mercer, voudriez-vous nous présenter vos commentaires sur les observations?

Le sénateur Mercer : Merci, monsieur le président.

Je crois que nous nous sommes mis d’accord sur plusieurs points et nous souhaitons que ce projet de loi soit adopté. Je crois également que suffisamment de commentaires ont été émis selon lesquels des observations doivent être faites afin d’éviter que cette situation se reproduise. Cela dit, j’aimerais ajouter les observations suivantes.

De nombreux témoins ont dit s’inquiéter de l’ambiguïté qui entoure les accords sur les niveaux de services. Bien que le projet de loi C-30 donne à l’Office des transports du Canada le pouvoir de réglementer ces accords, la Loi sur les transports du Canada ne définit pas ce qui est « adéquat et convenable » ou quelles sont les « obligations de la compagnie. »

De nombreux intervenants sont d’avis que le projet de loi oblige à devancer l’examen de la Loi sur les transports du Canada prévu pour juin 2015. Par conséquent, le comité croit que, dans le cadre de cet examen de la Loi, il faudrait définir ce qui est « adéquat et convenable » et ce qui constitue un « accord sur le niveau de service. »

Le président : Voilà ce que propose le sénateur Mercer. Quelqu’un d’autre voudrait intervenir?

Le sénateur Plett : J’appuie cette observation. Je crois que le sénateur a raison. Bien entendu, il faudrait définir ce que l’on entend par « nombreux », mais plus d’un intervenant s’est exprimé en ce sens, c’est certain. Je n’ai aucun problème avec le mot « nombreux » ni avec le fait que certains aspects doivent être définis.

J’aurais d’autres observations à proposer, si personne d’autre ne veut intervenir au sujet de la première.

Le sénateur Robichaud : Devrait-on terminer avec les premières observations ou entendre les autres et les réunir dans une seule annexe?

Le sénateur Plett : Je préfère qu’elles soient réunies dans une seule annexe, sénateur, mais si vous préférez procéder autrement, je n’y vois pas d’inconvénient.

Le président : La présidence prend note des commentaires du sénateur Robichaud selon lesquelles nous pouvons réunir les observations dans une seule annexe lors de la rédaction du rapport. Pour cela, j’invite le sénateur Plett à présenter les observations de ce côté-ci de la table. Nous décidons ensuite si les observations seront réunies dans une seule annexe ou dans des annexes distinctes.

Le sénateur Plett : À titre informatif, le comité a tenu neuf heures de séance au cours desquelles 24 témoins ont comparu. C’est les chiffres que j’ai. Il peut y avoir des divergences d’opinions quant à savoir s’il y a eu 24 ou 25 témoins.

Clerk, do you have that number for me?

Kevin Pittman, Clerk of the Committee: Not at this time.

Senator Plett: Well, there were at least 24 witnesses.

While all the witnesses, with the exception of two, agreed that this legislation is necessary and were supportive of it achieving Royal Assent in an expeditious manner, the committee notes the following — and I have also used the same terminology as Senator Mercer, after admonishing him.

Many stakeholders believe that the Ministers of Transport and Agriculture and Agri-Food must consult with all stakeholders when establishing mandatory volume requirements and that these take into account producer car, short line and corridor-by-corridor requirements.

Many stakeholders believe that the Government of Canada implement the necessary regulations to give effect to farmer-grain company contracts, interswitching and service level agreements by the beginning of the new crop year of August 1, 2014.

And many stakeholders believe the mandated legislative review of the Canada Transportation Act should be accelerated so that legislative gaps can be addressed prior to August 1, 2016.

The Chair: Questions? Senator Robichaud.

Senator Robichaud: I heard the same words in the two observations. How do they come together?

Senator Plett: Sorry?

Senator Robichaud: In your observations, I thought I heard the same words.

Senator Mercer: Not quite.

Senator Plett: I think there is a very definitive observation in Senator Mercer's. Mine are probably a little more general in nature, so I really think that these observations, all four of them, could go into one package. If there is duplication, I don't see a lot of harm in that, but I don't think there is.

Senator Robichaud: I am asking because we have just been made aware of those observations now.

Senator Plett: I agree.

Senator Mercer: I think that the observations of Senator Plett are acceptable. I guess the question is how you order them so that they make sense to a future reader. Those of us around the table reading them would understand what we are talking about because we have been here through the whole debate. Senator Chaput is the exception.

Monsieur le greffier, auriez-vous ces données?

Kevin Pittman, greffier du comité : Pas avec moi.

Le sénateur Plett : Il y en a eu au moins 24.

Bien que tous les témoins, sauf deux, aient convenu de la nécessité de ce projet de loi et souhaité que celui-ci obtienne rapidement la sanction royale, le comité souligne les points suivants — j'ai également utilisé la même terminologie que le sénateur Mercer après l'avoir réprimandé.

De nombreux intervenants sont d'avis que le ministère des Transports et le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire doivent consulter tous les intervenants au moment d'établir les exigences en matière de volume et que celles-ci doivent tenir compte des exigences relatives aux wagons des producteurs, aux chemins de fer d'intérêt local et aux différents couloirs.

De nombreux intervenants croient que le gouvernement du Canada doit adopter les règlements nécessaires pour mettre en vigueur les marchés conclus entre les agriculteurs et les entreprises cérésières, ainsi que les accords d'interconnexion et les accords sur les niveaux de services avant le début de la nouvelle campagne agricole qui doit s'amorcer le 1^{er} août 2014.

Aussi, de nombreux intervenants sont d'avis que l'examen législatif de la Loi sur les transports au Canada doit être devancé afin que les lacunes législatives soient comblées avant le 1^{er} août 2016.

Le président : Y a-t-il des questions? Sénateur Robichaud.

Le sénateur Robichaud : Les deux observations disent la même chose. Comment se rejoignent-elles?

Le sénateur Plett : Pardon?

Le sénateur Robichaud : Il me semble avoir entendu les mêmes mots dans vos deux observations.

Le sénateur Mercer : Pas exactement.

Le sénateur Plett : Je crois que l'observation du sénateur Mercer est plus précise. Les miennes sont probablement un peu plus générales. Je crois que ces quatre observations peuvent être réunies dans une seule annexe. Je ne crois pas que ce soit un problème si elles se répètent, mais je ne crois pas que ce soit le cas, de toute façon.

Le sénateur Robichaud : Je pose simplement la question, car nous venons tout juste de prendre connaissance de ces observations.

Le sénateur Plett : Je suis d'accord.

Le sénateur Mercer : Je crois que les observations du sénateur Plett sont acceptables. Je crois qu'il faut maintenant définir dans quel ordre les placer afin que ce soit logique pour le lecteur. Les membres du comité comprennent de quoi il est question, car ils étaient présents tout au long du débat, sauf la sénatrice Chaput.

I think there must be a logical way to put this into a readable format not for us but for the people who we are aiming this at, our future pieces of legislation coming forward.

The Chair: If there are no other questions on the matter, I will ask Senator Maltais for his comments.

[*Translation*]

Senator Maltais: I agree with the observations made by my colleagues, Senator Plett and Senator Mercer. The only thing left to do is address the grammatical aspect. I will leave the English in your hands, but for francophones, when you say “de nombreux intervenants,” “de nombreux intervenants,” “de nombreux intervenants,” Senator Chaput, you know as well as I do that that is not what Molière would have us say. I requested the language “plusieurs intervenants”. The word “plusieurs” refers not to everyone but to the vast majority. And I think that is important, because there will be francophones who read the bill and lawyers who will have to interpret the observations. No one has a problem with that? Since everyone agrees, I propose that we make an insertion and that we ask the clerk to take care of it in the appropriate manner using proper English and French that can be understood by all. Given that these observations are directed at the minister’s office, a carefully prepared educational tool is necessary.

Senator Mercer: I do not have a problem with that.

[*English*]

If we put this in the hands of the clerk, then we need a process whereby we have approval between the parties. We don’t have a steering committee because Senator Buth is unavailable.

The Chair: I will recognize the process immediately after.

Senator Mercer: Okay.

[*Translation*]

Senator Robichaud: As far as the procedure to be followed goes, before reporting to the Senate, the chair, deputy chair and bill’s sponsor should agree on the language for the observations to be reported to the Senate.

[*English*]

The Chair: I see we have a consensus and can agree on this.

Senator Plett: First, I do agree with that.

Having looked at the observations, both mine and Senator Mercer’s, I would suggest that we delete my third observation. I think that would address Senator Robichaud’s concern about the fact that there might be duplication.

Senator Mercer: Yes. You are saying the same thing.

Il doit y avoir une façon logique de les organiser pour qu’elles soient lisibles, non pas pour nous, mais bien pour les gens que nous ciblons, ceux qui rédigeront les prochains projets de loi.

Le président : S’il n’y a pas d’autres questions sur le sujet, je demanderais au sénateur Maltais de nous faire part de ses commentaires.

[*Français*]

Le sénateur Maltais : Je suis d’accord avec les observations de mes collègues, le sénateur Plett et le sénateur Mercer. Tout ce qui reste à faire, c’est de la formulation grammaticale. Je vais vous laisser le côté anglophone, mais du côté francophone, lorsqu’on dit « de nombreux intervenants », « de nombreux intervenants », « de nombreux intervenants », en français, sénatrice Chaput, vous savez fort bien que ce n’est pas ce que Molière nous conseille. J’ai demandé qu’on mette « plusieurs intervenants ». Dans le mot « plusieurs », on englobe; ce n’est pas tout le monde, mais on englobe la grande majorité. Pour moi, c’est important parce qu’il y a des francophones qui vont lire le projet de loi et des avocats devront interpréter les observations. Il n’y a pas de problème? Étant donné que tout le monde est d’accord, je suggère que l’on fasse une insertion et que l’on demande au greffier d’insérer cela, en bonne et due forme, dans un anglais et un français respectables, faciles à comprendre par tous. Étant donné que ce sont des observations qui s’adressent au cabinet du ministre, il faut qu’il y ait une structure pédagogique bien faite.

Le sénateur Mercer : Il n’y a pas de problème pour moi.

[*Traduction*]

Si nous confions cette responsabilité au greffier, il faudra trouver une façon d’obtenir l’approbation des partis. Nous n’avons pas de comité directeur, car la sénatrice Buth n’est pas disponible.

Le président : Je confirmerai le processus tout de suite après.

Le sénateur Mercer : D’accord.

[*Français*]

Le sénateur Robichaud : Justement, en ce qui a trait à la procédure à suivre, avant la présentation du rapport à la Chambre, que le président, le vice-président et le parrain du projet de loi s’entendent sur la formulation des observations pour la présentation à la Chambre.

[*Traduction*]

Le président : Je vois qu’il y a consensus.

Le sénateur Plett : Je suis d’accord.

Après avoir relu mes observations et celle du sénateur Mercer, je propose de retirer ma troisième observation. Je crois que cela permettrait d’éloigner les préoccupations du sénateur Robichaud selon lesquelles il y a répétition.

Le sénateur Mercer : Effectivement, vous dites la même chose que moi.

Senator Plett: Those two are saying the same thing, so I am happy with deleting our third observation and simply putting Senator Mercer's observation in there, if that is acceptable.

The Chair: Senator Maltais?

[Translation]

Senator Maltais: I think we have a consensus. All that remains is the grammatical mechanism.

I think the chair, deputy chair, sponsor of the bill and clerk could come up with the right language to bring this before the Senate, ensuring that everyone is in agreement and that it be kept on record. Thank you, Mr. Chair.

[English]

The Chair: Therefore, with those comments, we will have three observations rather than four.

Senator Robichaud: He had three.

Senator Plett: I'm dropping one of mine so that yours goes in.

Senator Mercer: I have two observations.

Senator Plett: I read that as one observation, but if you think that's two — you have two paragraphs in it.

Senator Mercer: Okay, I have two paragraphs; you have two paragraphs. Fair enough, as long as we understand that.

Senator Plett: Yes. Your entire two paragraphs are in there.

The Chair: Is it agreed that I report this bill, with observations, to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Then is it agreed that we approve the final version of the observations being appended to the report, taking into consideration this discussion, and with any necessary editorial, grammatical or translation changes as required? We will specify consultation between the deputy chair, Senator Mercer, and the sponsor of Bill C-30, Senator Plett, and the chair. Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: The bill will be reported with observations to the Senate. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

(The committee adjourned.)

Le sénateur Plett : Ces deux observations disent la même chose. Je n'ai aucun problème à retirer ma troisième observation et à conserver celle du sénateur Mercer, si c'est acceptable.

Le président : Sénateur maltais, vous vouliez ajouter quelque chose?

[Français]

Le sénateur Maltais : Je crois que tout le monde s'entend. Il ne reste que de la mécanique grammaticale à faire.

Je crois que le président, le vice-président, le parrain du projet de loi et le greffier pourront trouver la bonne formulation pour présenter cela en Chambre de façon à ce que tout le monde soit d'accord et de façon aussi à ce que cela demeure dans les archives. Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président : Donc, cela dit, nous aurons trois observations plutôt que quatre.

Le sénateur Robichaud : Il en a proposé trois.

Le sénateur Plett : Je laisse tomber une des miennes afin que la vôtre puisse être conservée.

Le sénateur Mercer : J'ai proposé deux observations.

Le sénateur Plett : Je croyais que c'était une seule observation, mais si vous dites que ce sont deux observations distinctes — elle comprend deux paragraphes.

Le sénateur Mercer : D'accord, la vôtre comprend deux paragraphes, la mienne comprend deux paragraphes. Ça va, pourvu que ce soit clair.

Le sénateur Plett : Oui. Vos deux paragraphes sont conservés intégralement.

Le président : Est-il convenu que je fasse rapport du projet de loi et de nos observations au Sénat?

Des voix : D'accord.

Le président : Dans ce cas, est-il convenu que l'on approuve la version finale des observations qui seront annexées au rapport en tenant compte de la discussion d'aujourd'hui et que l'on apporte tout changement nécessaire lié à la forme, à la grammaire ou à la traduction? Nous préciserons qu'il y a eu consultation entre le vice-président, le sénateur Mercer, le parrain du projet de loi C-30, le sénateur Plett et le président. Êtes-vous d'accord?

Des voix : D'accord.

Le président : Est-il convenu que je fasse rapport de ce projet de loi avec observations au Sénat?

Des voix : D'accord.

(La séance est levée.)

Thursday, May 15, 2014 (morning)

Freight Management Association of Canada:

Robert H. Ballantyne, P. Eng., President.

Canadian Trucking Alliance:

Stephen Laskowski, Vice President, Economic Affairs;
Jonathan Blackham, Policy and Government Relations Assistant.

Prince Rupert Port Authority:

Andrew Mayer, Vice President, Commercial and Regulatory Affairs
(by video conference).

Thunder Bay Port Authority:

Tim Heney, Chief Executive Officer (by video conference).

Thursday, May 15, 2014 (afternoon)

Barley Council of Canada:

Phil de Kemp, President of the Malting Industry Association of
Canada.

Pulse Canada:

Greg Cherewyk, Chief Operating Officer.

Alberta Wheat Commission:

Kevin Bender, Commission Director.

Canadian Federation of Agriculture:

Humphrey Banack, Vice-President (by video conference).

Monday, May 26, 2014

Agriculture and Agri-Food Canada:

Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch.

Transport Canada:

Lenore Duff, Director General, Surface Transportation Policy,
Surface Freight Policy.

Justice Canada:

Sara Guild, Counsel, Agriculture and Food Inspection, Legal
Services — AAFC;

Demeena Kaur Seyan, Counsel, Agriculture and Food Inspection,
Legal Services — AAC;

Alain Langlois, Senior Legal Counsel, Transport, Legal Services.

Le jeudi 15 mai 2014 (avant-midi)

Association canadienne de gestion du fret :

Robert H. Ballantyne, Ing., président.

Alliance canadienne du camionnage :

Stephen Laskowski, vice-président, Affaires économiques;
Jonathan Blackham, adjoint, Politique et relations
gouvernementales.

Prince Rupert Port Authority :

Andrew Mayer, vice-président, Affaires commerciales et
réglementaires (par vidéoconférence).

Thunder Bay Port Authority :

Tim Heney, président-directeur général (par vidéoconférence).

Le jeudi 15 mai 2014 (après-midi)

Barley Council of Canada :

Phil de Kemp, président de la Malting Industry Association of
Canada.

Pulse Canada :

Greg Cherewyk, directeur de l'exploitation.

Alberta Wheat Commission :

Kevin Bender, directeur de la commission.

Fédération canadienne de l'agriculture :

Humphrey Banack, vice-président (par vidéoconférence).

Le lundi 26 mai 2014

Agriculture et Agroalimentaire Canada :

Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des
politiques stratégiques.

Transports Canada :

Lenore Duff, directrice générale, Politique des transports terrestres.

Justice Canada :

Sara Guild, avocate, Services juridiques, Agriculture et inspection
des aliments — AAC;

Demeena Kaur Seyan, avocate, Services juridiques, Agriculture et
inspection des aliments — AAC;

Alain Langlois, conseiller juridique principal, Transports, Services
juridiques.

APPEARING

Tuesday, May 13, 2014

The Honourable Gerry Ritz, P.C., M.P., Minister of Agriculture and Agri-Food.

WITNESSES

Tuesday, May 13, 2014

Agriculture and Agri-Food Canada:

Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch.

Transport Canada:

Lenore Duff, Director General, Surface Transportation Policy, Surface Freight Policy.

Justice Canada:

Sara Guild, Counsel, Agriculture and Food Inspection, Legal Services — AAFC;

Demeena Kaur Seyan, Counsel, Agriculture and Food Inspection, Legal Services — AAFC;

Alain Langlois, Senior Legal Counsel, Transport, Legal Services.

Wednesday, May 14, 2014

Inland Terminal Association of Canada:

Perry Pellerin, Manager, GNP Grain Source LTD.

Quorum Corporation:

Mark Hemmes, President (by video conference);

Bruce McFadden, Director, Research and Analysis (by video conference).

OmniTRAX:

Merv Tweed, President.

Battle River Railroad:

Ken Eshpeter, Chairman and CEO (by video conference).

Canadian National:

Claude Mongeau, President and CEO.

Canadian Pacific:

Robert Taylor, Assistant Vice President, North America Advocacy.

Canadian Canola Growers Association:

Rick White, Chief Executive Officer (by video conference).

Grain Growers of Canada:

Art Enns, Executive Member.

COMPARAÎT

Le mardi 13 mai 2014

L'honorable Gerry Ritz, C.P., député, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire

TÉMOINS

Le mardi 13 mai 2014

Agriculture et Agroalimentaire Canada :

Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques.

Transports Canada :

Lenore Duff, directrice générale, Politique des transports terrestres.

Justice Canada :

Sara Guild, avocate, Services juridiques, Agriculture et inspection des aliments — AAC;

Demeena Kaur Seyan, avocate, Services juridiques, Agriculture et inspection aliments — AAC;

Alain Langlois, conseiller juridique principal, Transports, Services juridiques.

Le mercredi 14 mai 2014

Inland Terminal Association of Canada :

Perry Pellerin, directeur, GNP Grain Source LTD.

Quorum Corporation :

Mark Hemmes, président (par vidéoconférence).

Bruce McFadden, directeur, Recherche et analyse (par vidéoconférence).

OmniTRAX :

Merv Tweed, président.

Battle River Railroad :

Ken Eshpeter, président-directeur général (par vidéoconférence).

Canadien National :

Claude Mongeau, président-directeur général.

Canadien Pacifique :

Robert Taylor, vice-président adjoint, Promotion des intérêts en Amérique du Nord.

Canadian Canola Growers Association :

Rick White, directeur général (par vidéoconférence).

Producteurs de grains du Canada :

Art Enns, membre de la direction.