

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

AGRICULTURE AND FORESTRY

Chair:
The Honourable GHISLAIN MALTAIS

Thursday, June 16, 2016

Issue No. 14

Twenty-fifth meeting:

Study on international market access priorities
for the Canadian agricultural and
agri-food sector

INCLUDING:
THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Release of Additional Funds -
Special Study Budget 2016-2017 -
International market access priorities)

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

AGRICULTURE ET DES FORÊTS

Président :
L'honorable GHISLAIN MALTAIS

Le jeudi 16 juin 2016

Fascicule n° 14

Vingt-cinquième réunion :

Étude sur les priorités pour le secteur agricole
et agroalimentaire canadien en matière
d'accès aux marchés internationaux

Y COMPRIS :
LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Déblocage de fonds supplémentaires -
Budget d'étude spéciale 2016-2017 -
Priorités d'accès aux marchés internationaux)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE
ON AGRICULTURE AND FORESTRY

The Honourable Ghislain Maltais, *Chair*

The Honourable Terry M. Mercer, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Beyak	Merchant
* Carignan, P.C. (or Martin)	Ogilvie
Dagenais	Oh
Gagné	Plett
* Harder, P.C.	Pratte
(or Bellemare)	Tardif
	Unger

*Ex officio members

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'AGRICULTURE ET DES FORÊTS

Président : L'honorable Ghislain Maltais

Vice-président : L'honorable Terry M. Mercer

et

Les honorables sénateurs :

Beyak	Merchant
* Carignan, C.P. (ou Martin)	Ogilvie
Dagenais	Oh
Gagné	Plett
* Harder, C.P.	Pratte
(ou Bellemare)	Tardif
	Unger

* Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, June 16, 2016
(27)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry met this day at 8:01 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Ghislain Maltais, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Beyak, Dagenais, Gagné, Maltais, Mercer, Merchant, Ogilvie, Oh, Plett, Pratte and Tardif (11).

In attendance: Aïcha Coulibaly, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, January 28, 2016, the committee continued its study on international market access priorities for the Canadian agricultural and agri-food sector. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESSES:*Department of Finance Canada:*

Scott Winter, Senior Economist, International Trade Policy Division.

Canada Border Services Agency:

Brad Loynachan, Director, Trade Policy.

Agriculture and Agri-Food Canada:

Doug Forsyth, Executive Director, Strategic Trade Policy Division, Market and Industry Services Branch.

Global Affairs Canada:

Katharine Funtek, Executive Director, Trade Controls Policy Division.

Canadian Food Inspection Agency:

Lyzette Lamondin, Acting Executive Director, Food Import Export and Consumer Protection Directorate.

Keystone Agricultural Producers of Manitoba:

Dan Mazier, President.

Great Western Railroad Ltd:

Andrew Glastetter, General Manager.

The chair made a statement.

Mr. Forsyth, Ms. Funtek and Mr. Loynachan made statements and, together with Ms. Lamondin and Mr. Winter, answered questions.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 16 juin 2016
(27)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts se réunit aujourd'hui, à 8 h 1, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Ghislain Maltais (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Beyak, Dagenais, Gagné, Maltais, Mercer, Merchant, Ogilvie, Oh, Plett, Pratte et Tardif (11).

Également présente : Aïcha Coulibaly, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 28 janvier 2016, le comité poursuit son étude sur les priorités pour le secteur agricole et agroalimentaire canadien en matière d'accès aux marchés internationaux. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :*Ministère des Finances Canada :*

Scott Winter, économiste principal, Division de la politique commerciale internationale.

Agence des services frontaliers du Canada :

Brad Loynachan, directeur, Politique commerciale.

Agriculture et Agroalimentaire Canada :

Doug Forsyth, directeur exécutif, Division de la politique commerciale stratégique, Direction générale des services à l'industrie et aux marchés.

Affaires mondiales Canada :

Katharine Funtek, directrice exécutive, Direction de la politique sur la réglementation commerciale.

Agence canadienne d'inspection des aliments :

Lyzette Lamondin, directrice exécutive intérimaire, Direction de l'importation/l'exportation d'aliments et de la protection des consommateurs.

Keystone Agricultural Producers of Manitoba :

Dan Mazier, président.

Great Western Railroad Ltd :

Andrew Glastetter, directeur général.

Le président fait une déclaration.

M. Forsyth, Mme Funtek et M. Loynachan font chacun une déclaration puis, avec Mme Lamondin et M. Winter, répondent aux questions.

At 9:03 a.m., the committee suspended.

À 9 h 3, la séance est suspendue.

At 9:09 a.m., the committee resumed with the deputy chair in the chair.

À 9 h 9, la séance reprend et le vice-président occupe le fauteuil.

The deputy chair made a statement.

Le vice-président fait une déclaration.

Mr. Mazier and Mr. Glastetter made statements and answered questions.

M. Mazier et M. Glastetter font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

At 9:59 a.m., the committee adjourned to the call of the deputy chair.

À 9 h 59, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la vice-présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ :

La greffière suppléante du comité,

Silvina Danesi

Acting Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Monday, June 20, 2016

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

FOURTH REPORT

Your committee was authorized by the Senate on Thursday, January 28, 2016, to examine and report on international market access priorities for the Canadian agricultural and agri-food sector.

The committee budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee were printed in the *Journals of the Senate* of March 24, 2016. On April 12, 2016, the Senate approved a partial release of \$100,188 to the committee. The report of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets, and Administration recommending the release of additional funds is appended to this report.

Respectfully submitted,

Le président,

GHISLAIN MALTAIS

Chair

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, June 16, 2016

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry for the proposed expenditures of the said committee for the fiscal year ending March 31, 2017, for the purpose of its special study on international market access priorities for the Canadian agricultural and agri-food sector, as authorized by the Senate on Thursday, January 28, 2016. The approved budget is as follows:

Activity 2:

Beijing and Shanghai, China	\$ 260,000
TOTAL	\$ 260,000

(includes funds for a fact-finding mission; includes funds for 10 senators to travel)

The budgets approved by the Senate for each travel activity are the maximum amount that can be spent for that activity;

Budgets normally include funds for the full membership of the committee to travel;

In general, a reduced delegation actually travels and efforts are made to find additional savings;

Therefore, actual expenditures are expected to be considerably below the approved budget, and they will be reported to the Senate;

RAPPORT DU COMITÉ

Le lundi 20 juin 2016

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

QUATRIÈME RAPPORT

Votre comité a été autorisé par le Sénat le jeudi 28 janvier 2016 à examiner, pour en faire rapport, les priorités pour le secteur agricole et agroalimentaire canadien en matière d'accès aux marchés internationaux.

Le budget présenté par le comité au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a été imprimé dans les *Journaux du Sénat* le 24 mars 2016. Le 12 avril 2016, le Sénat a approuvé un déblocage partiel de fonds de 100 188 \$ au comité. Le rapport du Comité permanent de la régie interne recommandant un déblocage additionnel de fonds est annexé au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,

GHISLAIN MALTAIS

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 16 juin 2016

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, concernant les dépenses projetées dudit comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017, aux fins de leur étude spéciale sur les priorités pour le secteur agricole et agroalimentaire canadien en matière d'accès aux marchés internationaux, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 28 janvier 2016. Le budget approuvé se lit comme suit :

Activité 2 :

Pékin et Shanghai, Chine	260 000 \$
TOTAL	260 000 \$

(y compris des fonds pour une mission d'étude; y compris des fonds pour les déplacements de 10 sénateurs)

Les budgets approuvés par le Sénat pour chaque déplacement sont le montant maximal qui peut être dépensé pour ce déplacement;

Les budgets prévoient normalement des fonds pour les déplacements de tous les membres du comité;

En règle générale, une délégation réduite se déplace réellement et des efforts sont faits pour réaliser des économies additionnelles;

Par conséquent, on s'attend à ce que les dépenses réelles soient beaucoup inférieures au budget approuvé, et elles feront l'objet d'un rapport au Sénat;

Any surplus funds remaining at the conclusion of a travel activity will be clawed-back and can be made available for allocation to committees for other activities.

Respectfully submitted,

Tous les fonds excédentaires restants après un déplacement seront récupérés et peuvent être réattribués aux comités pour d'autres activités.

Respectueusement soumis,

Le président,

LEO HOUSAKOS

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, June 16, 2016

The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry met this day at 8:01 a.m., to continue its study on international market access priorities for the Canadian agricultural and agri-food sector.

Senator Ghislain Maltais (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. Before we continue our study this morning, since it's the committee's last meeting of this session, I would like to give a special thanks to the committee staff: our clerk, Kevin Pittman, Sylvina Danesi, clerk in training, the researchers of the Library of Parliament, the reporters, the interpreters and the control technicians who have been working with us since the beginning of the session. They do an excellent job, and they make it possible for us to broadcast our committee's meetings, thus enabling Canadians to follow Senate committees' work.

[*English*]

My name is Senator Ghislain Maltais from Quebec. I will ask senators to introduce themselves, beginning on my left.

Senator Mercer: I'm Senator Terry Mercer, deputy chair of the committee.

Before I give up the microphone, chair, I have a brief announcement. I had an opportunity to meet briefly with the Minister of Agriculture this morning and he asked me to relay to the committee that he's anxious to come see us. He apologizes because he has been travelling so much, but he will be happy to see us early in the fall.

Senator Merchant: I'm Pana Merchant, and I'm a senator from Saskatchewan.

Senator Beyak: Good morning, Senator Lynn Beyak, Ontario.

[*Translation*]

Senator Tardif: Senator Claudette Tardif from Alberta.

[*English*]

Senator Plett: Good morning, I'm Don Plett. I'm from Manitoba.

[*Translation*]

Senator Gagné: Raymonde Gagné from Manitoba.

Senator Pratte: André Pratte from Quebec.

Senator Dagenais: Jean-Guy Dagenais from Quebec.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 16 juin 2016

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts se réunit aujourd'hui, à 8 h 1, pour poursuivre son étude sur les priorités pour le secteur agricole et agroalimentaire canadien en matière d'accès aux marchés internationaux.

Le sénateur Ghislain Maltais (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Avant d'entreprendre notre étude ce matin, étant donné que c'est la dernière séance du comité pour la présente session, je voudrais remercier d'une façon tout à fait spéciale le personnel du comité, notre greffier, Kevin Pittman, ainsi que Mme Sylvina Danesi, greffière en formation, les recherchistes de la Bibliothèque du Parlement, les sténographes, les interprètes et les techniciens de la régie qui travaillent avec nous depuis le début de la session. Ils font un excellent travail, et c'est grâce à eux si nous pouvons diffuser les rencontres de notre comité, ce qui permet ainsi aux Canadiens et Canadiennes de suivre le travail des comités du Sénat.

[*Traduction*]

Je suis le sénateur Ghislain Maltais, du Québec. Je vais demander aux sénateurs de se présenter, à commencer par ma gauche.

Le sénateur Mercer : Je suis le sénateur Terry Mercer, vice-président du comité.

Avant de céder la parole, monsieur le président, j'ai une petite annonce. J'ai eu la chance de rencontrer brièvement le ministre de l'Agriculture ce matin, et il m'a demandé de dire au comité qu'il a hâte de venir nous voir. Il s'excuse, étant donné qu'il voyage beaucoup, mais il sera ravi de venir nous rencontrer au début de l'automne.

La sénatrice Merchant : Je suis Pana Merchant, sénatrice de la Saskatchewan.

La sénatrice Beyak : Bonjour. Je suis la sénatrice Lynn Beyak, de l'Ontario.

[*Français*]

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

[*Traduction*]

Le sénateur Plett : Bonjour. Je m'appelle Don Plett, et je viens du Manitoba.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : Raymonde Gagné, du Manitoba.

Le sénateur Pratte : André Pratte, du Québec

Le sénateur Dagenais : Jean-Guy Dagenais, du Québec.

[English]

Senator Ogilvie: Kelvin Ogilvie, Nova Scotia.

[Translation]

The Chair: I would like to welcome Senator Gagné, who has become a member of our committee. Thank you for joining us. You will see that this is a very interesting committee.

[English]

This morning the committee is continuing its study on international market access priorities for the Canadian agricultural and agri-food sector.

[Translation]

This morning, we are hearing from the following witnesses: Scott Winter, Senior Economist, International Trade Policy Division, Department of Finance; Brad Loynachan, Director, Trade Policy, Canada Border Services Agency; Doug Forsyth, Executive Director, Strategic Trade Policy Division, Market and Industry Services Branch, Agriculture and Agri-Food Canada; Katharine Funtek, Executive Director, Trade Controls Policy Division, Global Affairs Canada; and Lyzette Lamondin, Acting Executive Director, Food Import Export and Consumer Protection Directorate, Canadian Food Inspection Agency.

Welcome, everyone. We will spend two hours with you this morning. We have been looking forward to your testimony, which is essential to the work of our committee. The senators are anxious to hear from you and ask you the necessary questions. I ask that you to be as brief as possible in your presentations, so that the senators can ask you questions, which will also be brief. We will begin with Mr. Forsyth.

[English]

Doug Forsyth, Executive Director, Strategic Trade Policy Division, Market and Industry Services Branch, Agriculture and Agri-Food Canada: Thank you very much, and good morning, everyone.

[Translation]

Mr. Chair, I am happy to be here today and speak to you on the issues surrounding the importation of spent fowl and its impact on the Canadian chicken industry. Agriculture and Agri-Food Canada is responsible for overall domestic agricultural policy and is the primary liaison between the Government of Canada and agriculture and agri-food stakeholders.

[Traduction]

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

Le président : J'aimerais souhaiter la bienvenue à la sénatrice Gagné, qui s'est jointe à notre comité. Je vous remercie de vous joindre à nous. Vous verrez qu'il s'agit d'un comité fort intéressant.

[Traduction]

Ce matin, le comité poursuit son étude sur les priorités pour le secteur agricole et agroalimentaire canadien en matière d'accès aux marchés internationaux.

[Français]

Ce matin, nous recevons M. Scott Winter, économiste principal, Division de la politique commerciale internationale, du ministère des Finances, M. Brad Loynachan, directeur, Politique commerciale, de l'Agence des services frontaliers du Canada, M. Doug Forsyth, directeur exécutif, Division de la politique commerciale stratégique, Direction générale des services à l'industrie et aux marchés, Agriculture et Agroalimentaire Canada, Mme Katharine Funtek, directrice exécutive, Direction de la politique sur la réglementation commerciale, d'Affaires mondiales Canada, ainsi que, Mme Lyzette Lamondin, directrice exécutive intérimaire, Direction de l'importation/l'exportation d'aliments et de la protection des consommateurs, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Je vous souhaite à tous la bienvenue. Ce matin, nous passerons deux heures avec vous. Votre témoignage est attendu et essentiel aux travaux de notre comité. Les sénateurs sont anxieux de vous entendre et de vous poser les questions nécessaires. Je vous demanderais d'être le plus concis possible dans vos exposés, afin que les sénateurs puissent vous poser leurs questions, qui seront également concises. Nous allons commencer en donnant la parole à M. Forsyth.

[Traduction]

Doug Forsyth, directeur exécutif, Division de la politique commerciale stratégique, Direction générale des services à l'industrie et aux marchés, Agriculture et Agroalimentaire Canada : Merci beaucoup, et bonjour tout le monde.

[Français]

Monsieur le président, je suis heureux d'être ici aujourd'hui et de prendre la parole sur l'importation des volailles de réforme et ses répercussions sur l'industrie canadienne de la volaille. Agriculture et Agroalimentaire Canada est responsable de l'ensemble de la politique agricole du Canada et sert d'agent de liaison principal entre le gouvernement du Canada et les intervenants agricoles et agroalimentaires.

[English]

The chicken industry is an integral component of our agriculture and agri-food sector. There are over 2,600 chicken farmers located across Canada. In 2015, these farmers raised more than 660 million chickens, produced 1.1 billion kilograms of chicken meat and generated \$2.4 billion in farm cash receipts, or about 4 per cent of total Canadian farm cash receipts.

As I'm sure you are all aware, Canada's chicken industry operates under supply management. The goal of supply management is to match production with anticipated Canadian demand in order to ensure that there are no surpluses or shortages on the domestic market. Under supply management, producers receive a negotiated minimum price, which enables them to cover their cost of production and realize a reasonable rate of return on their labour and investments.

Supply management relies on three key pillars: Production control, producer price control and import control. All three of these pillars are essential to preserving the integrity of the system.

With respect to import controls under the North American Free Trade Agreement, Canada allows access to a defined quantity of chicken products to be imported, free of tariffs, annually through the use of tariff rate quotas. The volume of imports is equal to 7.5 per cent of the previous year's total domestic production. For 2016, this corresponds to approximately 83 million kilograms. Imports above this access level are subject to higher rates of duty. There are exceptions, such as approved supplementary imports in the case of market shortages.

Predictable imports are essential to the effectiveness of supply management and necessary to accurately determine the national supply requirements and avoid disruptive shortages or surpluses on the Canadian market. The national production quota takes into account imports when trying to match Canadian demand.

Spent fowls are egg-laying or breeder hens that have completed their egg production cycle and, having reached the end of their productive lives, are sent for slaughter. Spent fowl meat, which is generally of lesser quality than broiler chicken meat and therefore less expensive, is used mainly in the production of processed products, such as sausages, soups and stews.

Spent fowl meat is not subject to import controls or quantitative restrictions and can be imported duty-free when produced in the United States. This has been the case since the Canada-U.S. Free Trade Agreement was signed in 1987. On the other hand, broiler chicken meat imports are controlled through tariff rate quotas, and effective over-access duty rates of up to 253 per cent.

[Traduction]

L'industrie de la volaille fait partie intégrante du secteur agricole et agroalimentaire de notre pays. Le Canada compte plus de 2 600 producteurs de poulet. En 2015, ces producteurs ont élevé plus de 600 millions de poulets, produit 1,1 milliard de kilogrammes de viande de poulet et réalisé des recettes monétaires agricoles de 2,4 milliards de dollars, ou environ 4 p. 100 du total des recettes monétaires agricoles canadiennes.

Comme vous le savez probablement tous, l'industrie canadienne de la volaille fonctionne en vertu de la gestion de l'offre, système qui vise à établir le meilleur équilibre entre la production et la demande prévue à l'échelle canadienne pour s'assurer qu'il n'y a ni surplus ni pénurie sur le marché intérieur. En vertu de la gestion de l'offre, les producteurs reçoivent un prix minimal négocié qui leur permet d'assumer leurs coûts de production et d'obtenir un rendement raisonnable par rapport à leur main-d'œuvre et à leurs investissements.

La gestion de l'offre repose sur trois piliers : le contrôle de la production, le contrôle des prix et le contrôle des importations. Ces trois piliers sont tous essentiels pour préserver l'intégrité du système.

En ce qui a trait au contrôle des importations, le Canada prévoit un niveau d'accès à une quantité donnée de produits de poulet qui sera importée libre de droits annuellement au moyen des contingents tarifaires, conformément à l'Accord de libre-échange nord-américain. Le volume des importations correspond à 7,5 p. 100 de la production nationale totale de l'année précédente. En 2016, ce volume est d'environ 83 millions de kilogrammes. Les importations dont le volume est supérieur à ce niveau d'accès sont assujetties à un taux de droit supérieur. Il y a quelques exceptions, par exemple, des importations supplémentaires approuvées en cas de pénurie sur le marché.

La prévisibilité des importations est essentielle à l'efficacité de la gestion de l'offre et nécessaire pour déterminer avec précision les besoins nationaux en approvisionnements, et éviter les pénuries ou les surplus qui perturbent le marché canadien. Le contingent de production nationale tient compte des importations quand vient le temps de répondre à la demande canadienne.

Les volailles de réforme sont des poules pondeuses ou des poules reproductrices qui ont terminé leur cycle de ponte et, ayant atteint la fin de leur vie productive, sont envoyées à l'abattoir. La viande des volailles de réforme, généralement de moindre qualité que la viande de poulet à griller et donc moins dispendieuse, est utilisée principalement dans la fabrication de produits transformés, comme les saucisses, les soupes et les ragoûts.

La viande des volailles de réforme n'est pas visée par les contrôles d'importation ou des restrictions quantitatives et peut être importée en franchise de droits si elle est produite aux États-Unis. Il en est de même depuis la signature de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, en 1987. En revanche, les importations de viande de poulet à griller sont régies au moyen de contingents tarifaires et de taux de droits supérieur à l'engagement d'accès en vigueur qui peuvent atteindre 253 p. 100.

Imports of products declared as spent fowl increased 55 per cent from 2009 to 2015, while Canadian chicken production increased 9 per cent over the same period. In 2015, imports of spent fowl corresponded to approximately 10 per cent of total chicken production in Canada.

[*Translation*]

The Canadian chicken industry — producers and processors alike — have repeatedly expressed concerns that import controls for broiler chicken are being circumvented by some importers who declare broiler chicken meat as spent fowl in order to avoid import controls and enter Canada duty-free. Industry believes this to be a key reason for the significant increase in spent fowl imports in recent years, specifically imports of breast meat, as it has the most economic value. Imports of breast meat declared as spent fowl have increased by 318 per cent since 2009.

Over the past few years, chicken farmers have indicated that import predictability has diminished owing to the increasing imports of products declared as spent fowl and the doubts surrounding the validity of those imports.

The Canadian chicken industry is concerned this trend will continue to lead to more broiler chicken meat being imported duty-free and thus displacing domestic chicken production. As broiler chicken meat and spent fowl meat are visually indistinguishable, it is difficult to implement practical and efficient means of ensuring the legitimacy of spent fowl imports.

[*English*]

One possible tool that the industry has raised to help manage this issue is the United States Department of Agriculture's Fowl Meat Verification Program. It is a voluntary program that is available to American producers and processors that requests third-party verification to certify that the meat being produced and processed in their plant is fowl meat, properly labelled and does not contain broiler meat.

This program was put in place at the request of U.S. spent fowl processors, who had expressed concerns that fraudulent activity was destroying legitimate production and trade of spent fowl. Currently, five U.S. companies have applied and been approved under the USDA's Fowl Meat Verification Program.

Les importations de produits déclarés comme étant de la viande de volaille de réforme ont augmenté de 55 p. 100 entre 2009 et 2015, alors que la production canadienne de poulets a augmenté de 9 p. 100 durant la même période. En 2015, les importations de volailles de réforme correspondaient à environ 10 p. 100 de la production totale de poulet au Canada.

[*Français*]

L'industrie canadienne de la volaille, de même que les producteurs et les transformateurs ont souvent souligné avec inquiétude que les contrôles à l'importation de viande de poulet à griller sont contournés par certains importateurs qui déclarent de la viande de poulet à griller comme étant de la viande de volaille de réforme. Cela leur permet d'éviter les contrôles à l'importation et de faire entrer leurs produits au pays en franchise de droits. L'industrie est convaincue que c'est l'une des principales raisons à l'origine de la hausse importante des importations de volaille de réforme au cours des dernières années, en particulier les importations de viande de poitrine, étant donné qu'elle représente la meilleure valeur économique. Les importations de viande de poitrine déclarée comme étant de la viande de volaille de réforme ont augmenté de 318 p. 100 depuis 2009.

Au cours des dernières années, les producteurs de poulets ont indiqué que la prévisibilité des importations a diminué en raison de l'augmentation des importations de produits déclarés comme étant de la viande de volaille de réforme et des doutes entourant la validité de ces importations.

L'industrie canadienne du poulet craint que cette tendance continue de favoriser l'importation de viande de poulet à griller en franchise de droits, ce qui remplacera ainsi la production canadienne de poulet. Puisqu'il est impossible de distinguer le poulet et la volaille de réforme à l'œil nu, il est difficile de prendre des mesures pratiques et efficaces afin d'assurer la légitimité des importations de volaille de réforme.

[*Traduction*]

Un outil possible que l'industrie a soulevé pour aider à gérer le problème est le programme de vérification de la viande de volaille de réforme mis en place par le Département de l'agriculture des États-Unis. Il s'agit d'un programme volontaire offert à tous les producteurs et transformateurs de volaille américains qui demandent une vérification par une tierce partie pour certifier que la viande produite et transformée dans leur établissement provient de volailles de réforme, qu'elle est correctement étiquetée et qu'elle ne contient pas de viande de poulet à griller.

Ce programme a été mis en place à la demande des transformateurs américains de volailles de réforme qui disaient craindre que cette activité frauduleuse ne détruise la production légitime et le commerce des volailles de réforme. À l'heure actuelle, cinq entreprises américaines ont présenté une demande et sont approuvées en vertu du programme de vérification de la viande de volaille de réforme de l'USDA.

Agriculture and Agri-Food Canada is leading an interdepartmental working group to explore the issues surrounding the imports of spent fowl and develop options that would ensure the legitimacy of spent fowl imports and improve import predictability for the chicken industry. The working group includes Agriculture and Agri-Food Canada, the Canada Border Services Agency, the Canadian Food Inspection Agency, Global Affairs Canada and Finance Canada.

One option being explored is to add spent fowl to the Import Control List in order to facilitate the implementation of a certification requirement. I will let my colleague from Global Affairs Canada provide more detail on this option, as it would fall under their purview.

[Translation]

In closing, I would like to assure you that the government recognizes the importance of import controls for supply managed products, and government departments are working in collaboration to address this issue.

Thank you for your time. I appreciate the opportunity to appear before you today, and it will be a pleasure to answer any questions you may have.

[English]

The Chair: Before we continue, I would like to introduce a new member of the committee, Senator Victor Oh from Ontario.

We will now hear from Ms. Funtek.

Katharine Funtek, Executive Director, Trade Controls Policy Division, Global Affairs Canada: Good morning. Thank you, Mr. Chair and senators, for the invitation to speak to you about Global Affairs Canada's mandate to implement import controls under the Export and Import Permits Act in support of Canada's system of supply management for chicken and chicken products and, in particular, about issues regarding imports of spent fowl. I'll provide a brief overview of the mandate of Global Affairs Canada under the act and provide background on import controls related to chicken products.

As noted by my colleague from Agriculture and Agri-Food Canada, Canada's system of supply management relies on the three pillars of production disciplines, price controls and import controls. The import controls are administered by Global Affairs Canada under the Export and Import Permits Act.

The act enables the Government of Canada to do a variety of things: to control exports and imports of certain military, dual-use and strategic goods and technology, to ensure security

Agriculture et Agroalimentaire Canada dirige un groupe de travail interministériel afin d'examiner la question des importations de volailles de réforme et d'élaborer des options qui permettront d'assurer la légitimité des importations de volailles de réforme et d'améliorer la prévisibilité des importations pour l'industrie de la volaille. Le groupe de travail comprend des représentants d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, de l'Agence des services frontaliers du Canada, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, d'Affaires mondiales Canada et de Finances Canada

Une des options actuellement envisagées consiste à ajouter la volaille de réforme sur la Liste des marchandises d'importation contrôlée afin de faciliter la mise en œuvre d'une exigence de certification. Je vais laisser ma collègue d'Affaires mondiales fournir plus de détails sur cette option puisqu'elle relève de leur domaine de compétence.

[Français]

En terminant, je tiens à vous assurer que le gouvernement est bien conscient de l'importance des contrôles d'importation en ce qui concerne les produits soumis à la gestion de l'offre, et que les divers ministères collaborent afin de résoudre le problème.

Merci de nous avoir accordé de votre temps. Je suis heureux d'avoir pu être ici aujourd'hui, et je suis prêt à répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président : Avant de continuer, j'aimerais présenter un nouveau membre du comité, soit le sénateur Oh, de l'Ontario.

Nous allons maintenant écouter Mme Funtek.

Katharine Funtek, directrice exécutive, Direction de la politique sur la réglementation commerciale, Affaires mondiales Canada : Bonjour. Monsieur le président et mesdames et messieurs les sénateurs, je vous remercie de m'avoir invitée à vous parler du mandat d'Affaires mondiales Canada en ce qui concerne l'application des contrôles à l'importation aux termes de la Loi sur les licences d'exportation et d'importation, pour appuyer le système de la gestion de l'offre du Canada visant le poulet et les produits du poulet, et, en particulier, des questions relatives aux importations de volailles de réforme. Je vous donnerai un aperçu du mandat que remplit Affaires mondiales Canada aux termes de cette loi, et je vous présenterai les contrôles à l'importation qui s'appliquent au poulet et aux produits du poulet.

Comme l'a souligné mon collègue d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, le système de gestion de l'offre du Canada repose sur trois piliers : la réglementation de la production intérieure, le contrôle des prix et le contrôle des importations. Les contrôles à l'importation sont administrés par Affaires mondiales Canada conformément à la Loi sur les licences d'exportation et d'importation.

La loi permet au gouvernement du Canada de faire diverses choses : de contrôler les exportations et les importations de certains biens et technologies militaires, stratégiques ou à double

of supply for defence and other needs, and also to regulate the import and export of goods controlled for economic reasons. An example would be to implement free trade agreements and to support our supply-managed system.

The act falls under the authority of the Minister of Foreign Affairs, but he is assisted by the Minister of International Trade who takes responsibility for export and import controls established further to international agreements or for economic reasons. The act empowers the Governor-in-Council to establish lists to control the import and export of goods and to add goods to those lists for a variety of purposes. Today I will focus on the Import Control List.

There are six purposes under the act for which the Governor-in-Council may deem it necessary to control an item by placing it on the Import Control List. There are two purposes that apply to supply-managed goods, including chicken: first, to implement an intergovernmental arrangement or commitment such as NAFTA; second, to implement any action taken under the Farm Products Marketing Agency's Act specifically by restricting the importation in any form of a like product to one produced or marketed in Canada. Imported chicken, for example, is a like product to domestically produced or marketed chicken.

Chicken was placed on the Import Control List in 1979, and a global import quota was introduced. Spent fowl was explicitly excluded from the Import Control List and from the products covered by the quota as it was not considered substitutable for broiler chicken. The exclusion of spent fowl from the import controls was reaffirmed in the Canada-U.S. Free Trade Agreement, which came into force in 1987. Annex 706 of that agreement states that chicken and chicken products do not include "spent fowl commonly called stewing hens." This exclusion was subsequently incorporated into NAFTA.

Pursuant to the Uruguay round of negotiations, which established the World Trade Organization, Canada converted its quotas to tariff rate quotas, including the quota for broiler chicken. Once again, spent fowl was excluded from coverage under that tariff rate quota.

For those who may be unfamiliar with tariff rate quotas, a tariff rate quota allows for a specific quantity of goods to be imported at low or zero rates of duty within the tariff rate quota. This is generally referred to as "within access rate." Unlike absolute quotas, a tariff rate quota system allows for goods to be imported outside of or apart from the tariff rate quota. While

usage; d'assurer un approvisionnement suffisant pour répondre aux besoins du Canada, notamment dans le domaine de la défense; et de réguler les importations et les exportations de biens faisant l'objet de contrôles pour des raisons économiques, par exemple pour mettre en œuvre des accords commerciaux ou pour appuyer le système de gestion de l'offre du Canada.

Cette loi relève du ministre des Affaires étrangères, mais il est appuyé dans cette tâche par la ministre du Commerce international, qui assume la responsabilité des contrôles à l'exportation et à l'importation établis en application d'accords commerciaux internationaux ou pour d'autres raisons économiques. La loi confère au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des listes pour contrôler l'importation et l'exportation de certains biens, et d'ajouter des biens à ces listes pour différentes raisons. Je me concentrerai aujourd'hui sur la Liste des marchandises d'importation contrôlée.

La Loi sur les licences d'exportation et d'importation prévoit six raisons pouvant amener le gouverneur en conseil à juger nécessaire de contrôler un bien en l'inscrivant à la Liste des marchandises d'importation contrôlée. Dans le cas des produits soumis à la gestion de l'offre, ce qui inclut le poulet, les deux raisons suivantes s'appliquent : en premier lieu, pour mettre en œuvre un accord ou un engagement intergouvernemental tel que l'ALENA; en deuxième lieu, pour mettre en œuvre toute mesure d'application de la Loi sur les offices des produits agricoles en limitant l'importation sous quelque forme que ce soit d'un article semblable à un article produit ou commercialisé au Canada. Par exemple, le poulet importé est un article semblable au poulet qui est produit ou commercialisé à l'échelle nationale.

Le poulet a été inscrit à la Liste des marchandises d'importation contrôlée en 1979, et un contingent d'importation global a été introduit pour ledit poulet. La volaille de réforme, pour sa part, a été explicitement exclue de la Liste des marchandises d'importation contrôlée et des produits visés par le contingent, n'étant pas jugée être un substitut du poulet à griller. L'exclusion de la volaille de réforme des contrôles à l'importation a été réitérée dans l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis entré en vigueur en 1987. L'annexe 706 de cet accord prévoit que le poulet et les produits du poulet ne comprennent pas la volaille de réforme communément appelée « poule à bouillir ». Cette exclusion a été par la suite intégrée à l'ALENA.

Conformément aux négociations du Cycle d'Uruguay, qui ont institué l'Organisation mondiale du commerce, ou OMC, le Canada a converti ses contingents en contingents tarifaires, ou CT, y compris le contingent de poulet à griller. Là encore, la volaille de réforme a été exclue de l'application du CT.

Pour ceux pour qui les CT ne sont pas familiers, un CT établit un accès à des taux tarifaires faibles ou nuls pour des quantités spécifiques du produit importé visé. Ces quantités sont couramment désignées comme quantités dans les limites du contingent. Contrairement aux contingents absolus, un système de CT permet l'importation de marchandises en dehors, ou

there are no quantitative restrictions on the quantity of goods that may be imported outside of or apart from the tariff rate quota, those imports are subject to much higher rates of duty.

By way of example, chicken imported within the tariff rate quota may enter Canada at duty rates of between 0 per cent and 7.5 per cent while, as my colleague mentioned, over-access chicken imports are subject to a duty rate of between 238 per cent and 253 per cent. As I noted earlier, spent fowl has never been import-controlled and may enter Canada from the United States and a number of other countries at a zero rate of duty — for example, in addition to the United States, from Chile, Peru, Colombia, and the least developed countries.

Imports of spent fowl from countries with which Canada does not have some sort of preferential arrangement, face most-favoured nation duty rates of up to 9 per cent, depending on the product. This is well below the 238 per cent to 253 per cent over-access rate for chicken.

Due to concerns raised regarding potential circumvention of import controls on chicken, the government is examining a number of options to enhance implementation of border controls to ensure that spent fowl is not being misclassified or misrepresented as chicken. One option that some industry stakeholders, such as the Chicken Farmers of Canada, have suggested in the past is to take some sort of action under the Export and Import Permits Act to facilitate the implementation of a certification requirement that would assist border officials in distinguishing between imports of spent fowl and chicken. The feasibility of such an option is currently under review.

However, as I noted earlier spent fowl was specifically excluded from import controls on chicken under NAFTA and the WTO agreement, so imports of spent fowl will continue to enter Canada with no quantitative restrictions. Given that the majority of spent fowl imports come from the United States, imports would continue to come in at a zero rate of duty.

In closing, I note that Global Affairs Canada will continue to work with partners in other departments and with industry to support and implement government decisions in relation to Canada's system of supply management. Thank you very much for your time. I would be very happy to answer any questions you may have.

The Chair: We will go to Mr. Loynachan.

Brad Loynachan, Director, Trade Policy, Canada Border Services Agency: Good morning and thank you, Mr. Chair and honourable senators.

au-delà de la limite du CT. Bien qu'il n'y ait pas de restrictions quant aux quantités de marchandises qui peuvent être importées au-delà du CT, ces importations sont soumises à des taux d'importation beaucoup plus élevés.

À titre d'exemple, le poulet à griller importé dans les limites du CT du Canada entre au pays à des taux d'importations variant entre zéro et 7,5 p. 100, tandis que les importations hors contingent, comme mon collègue l'a dit, sont soumises à des taux variant entre 238 et 253 p. 100. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, les importations de volaille de réforme n'ont jamais fait l'objet de contrôles et peuvent entrer au Canada à partir des États-Unis et d'un certain nombre d'autres pays en franchise de droits — en plus des États-Unis, ils peuvent provenir du Chili, du Pérou, de la Colombie ou des pays les moins développés.

Les importations de volaille de réforme en provenance de pays avec lesquels le Canada n'a pas d'arrangement d'accès préférentiel bénéficient du taux tarifaire de la nation la plus favorisée, qui peut s'élever à 9 p. 100, selon le produit. Ce taux est bien inférieur aux taux de 238 à 253 p. 100 imposés sur le poulet hors contingent.

Compte tenu des préoccupations que soulève un contournement potentiel des contrôles à l'importation sur le poulet, et dans le but de veiller à ce que la volaille de réforme ne soit pas faussement classifiée ou représentée comme du poulet, le gouvernement examine un certain nombre d'options pour améliorer la mise en œuvre des contrôles aux frontières. L'une des options mises de l'avant par certains intervenants de l'industrie, comme Les Producteurs de poulet du Canada, est une mesure prise en vertu de la Loi sur les licences d'exportation et d'importation visant à faciliter la mise en œuvre d'une exigence de certification qui aiderait les autorités frontalières à faire la distinction entre les importations de volaille de réforme et les importations de poulet. La faisabilité d'une telle option est actuellement à l'étude.

Comme il a toutefois été noté précédemment, la volaille de réforme a été spécifiquement exclue des contrôles à l'importation sur le poulet à griller aux termes de l'ALENA et de l'Accord instituant l'OMC, de sorte que les importations de volaille de réforme continueront d'entrer au Canada sans restriction quantitative. Et, comme les importations de volaille de réforme proviennent en majorité des États-Unis, elles continueront d'entrer au pays en franchise de droits.

Pour terminer, j'aimerais souligner qu'Affaires mondiales Canada continuera de travailler avec ses partenaires d'autres ministères, et avec l'industrie, pour appuyer et mettre en œuvre les décisions du gouvernement concernant le système de gestion de l'offre du Canada. Je vous remercie infiniment du temps que vous m'avez accordé. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

Le président : Nous allons maintenant écouter M. Loynachan.

Brad Loynachan, directeur, Politique commerciale, Agence des services frontaliers du Canada : Bonjour. Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie.

[Translation]

My name is Brad Loynachan, and I am the Director of Trade Policy within the Programs Branch at the Canada Border Services Agency. Thank you for the opportunity to contribute to the committee's examination of the issues around the importation of spent fowl.

[English]

The Canada Border Services Agency recognizes the need for Canada's chicken producers to be competitive and takes its role in supporting Canada's supply management system very seriously.

The Canada Border Services Agency is responsible for administering the customs tariff; however, legislative and policy responsibility for the customs tariff rests with Finance Canada. The agency also administers other Government of Canada acts that govern the admissibility of goods into Canada. As part of that mandate, the agency is also responsible for ensuring the proper tariff classification of goods being imported into Canada.

Supply-managed goods can be imported in accordance with the provisions of the customs tariff, based on quantities negotiated at the World Trade Organization and under free trade agreements. As already mentioned, Global Affairs Canada manages the allocation of those quantities through the issuance of import permits.

As my colleagues have indicated, spent fowl is not subject to Canada's supply management system and can be imported into Canada without quantitative restriction. Spent fowl is subject to a normal most-favoured-nation rate of duty of up to 9 per cent, while spent fowl originating in the United States can lawfully enter Canada duty free under the North American Free Trade Agreement.

The proper tariff classification of chicken importations at the border is complex, as there is no means of visually distinguishing between broiler meat and spent fowl meat at the time of importation. Based on this limitation, the Canada Border Services Agency employs a robust, risk-based, post-importation verification program that relies on a books-and-records verification of import documents, such as purchase orders, accounting documents and contracts.

Between 2012 and 2014, the agency conducted 25 such compliance verifications regarding the tariff classification of importations of spent fowl. None of these verifications found non-compliance.

[Français]

Je m'appelle Brad Loynachan, je suis directeur de la Division de la politique commerciale, qui fait partie de la Direction générale des programmes de l'Agence des services frontaliers du Canada. Je vous remercie de me donner l'occasion de contribuer à votre étude sur les questions touchant l'importation de volaille de réforme.

[Traduction]

L'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC, est consciente de la nécessité, pour les producteurs de volaille du Canada, d'être concurrentiels, et elle prend très au sérieux le rôle qu'elle joue pour appuyer le système de gestion de l'offre du Canada.

L'ASFC est chargée d'appliquer le Tarif des douanes, même si Finances Canada en est l'ultime responsable du point de vue législatif et stratégique. L'ASFC applique aussi d'autres lois du gouvernement du Canada qui régissent l'admissibilité des marchandises au Canada. Dans le cadre de ce mandat, l'agence doit aussi garantir le classement tarifaire approprié des marchandises importées au Canada.

Les produits visés par la gestion de l'offre peuvent être importés conformément aux dispositions du Tarif des douanes, en se fondant sur les quantités négociées auprès de l'Organisation mondiale du commerce, ou OMC, et dans le respect des accords de libre-échange. Comme il a déjà été mentionné, Affaires mondiales Canada gère l'attribution de ces quantités au moyen de la délivrance de permis d'importation.

Comme mes collègues l'ont indiqué, la volaille de réforme n'est pas soumise au système de gestion de l'offre du Canada et peut donc être importée en quantités illimitées. La volaille de réforme est assujettie à un droit de douane ordinaire de la nation la plus favorisée, pouvant atteindre jusqu'à 9 p. 100, mais celle en provenance des États-Unis peut être importée légalement au Canada en franchise de droits en vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain, ou ALENA.

Il est difficile d'établir à la frontière le classement tarifaire approprié du poulet importé puisqu'aucun moyen visuel ne permet de distinguer le poulet à griller et la volaille de réforme lors de l'importation. En raison de ce risque, l'ASFC emploie un robuste programme de vérification après importation fondé sur les risques dans le cadre duquel elle vérifie les livres et les registres liés aux documents d'importation, comme les bons de commande des clients, les pièces comptables et les contrats.

Entre 2012 et 2014, l'ASFC a mené 25 vérifications de conformité portant sur le classement tarifaire des importations de volaille de réforme. Aucune de ces vérifications n'a permis de constater une inobservation des règlements.

Since April 2016, the Canada Border Services Agency has initiated additional targeted tariff classification verifications of spent fowl. Should these verifications determine that broiler meat is being improperly classified as spent fowl, the agency may then initiate broader national verifications.

On their own initiative, industry developed a DNA test that may scientifically differentiate between broiler meat and spent fowl. The Government of Canada continues to consider the feasibility of DNA testing as a monitoring tool to ensure the proper tariff classification of importations of spent fowl. To determine the operational feasibility of the DNA testing, the government must evaluate the following key elements: confirmation of the reliability of the proposed DNA test; the acceptance of such tests by external reviewing bodies, such as the Canadian International Trade Tribunal and the courts; the practicality of sampling and testing spent fowl importation based on the number of importations annually; and any negative impacts such as sampling could have.

While DNA testing might be a valuable compliance tool in monitoring the classification of importations of spent fowl and act as a deterrent to non-compliance, it would not constitute an import requirement as would a formal certification process.

Should a program for the certification of spent fowl importations be implemented by the Government of Canada, the agency would be responsible for ensuring that importations have any required certificate and permit, and would include those documents in our verification activities.

[Translation]

Mr. Chair, the Canada Border Services Agency recognizes the concerns of Canada's chicken producers and will continue to fully support the Government of Canada's efforts to address this important issue.

[English]

This concludes my presentation, and I would be pleased to take any questions the committee may have.

The Chair: Thank you very much, Mr. Loynachan. The first question will be from the deputy chair.

Senator Mercer: Good morning, everyone. We've spent a lot of time talking about spent fowl around this table — more than any of us ever thought we would or probably would like to. It's a concern.

Depuis avril 2016, l'ASFC a mené d'autres vérifications de conformité ciblées portant sur le classement tarifaire des importations de volaille de réforme. Elle pourrait amorcer de plus importantes vérifications à l'échelle nationale si ces vérifications permettaient de conclure que du poulet à griller est classifié indûment en tant que volaille de réforme.

De sa propre initiative, l'industrie a élaboré un test d'ADN qui pourrait permettre de faire la distinction, d'un point de vue scientifique, entre le poulet à griller et la volaille de réforme. Le gouvernement du Canada continue d'étudier la possibilité d'utiliser un test d'ADN en tant qu'outil de surveillance qui permettrait de veiller au classement tarifaire approprié des importations de volaille de réforme. Afin de déterminer s'il est possible, du point de vue opérationnel, d'utiliser le test d'ADN, le gouvernement doit évaluer les principaux éléments suivants : la confirmation de la fiabilité du test d'ADN proposé; l'acceptation de ce test par les organismes externes d'examen, comme le Tribunal canadien du commerce extérieur et les tribunaux; le côté pratique de l'échantillonnage et de l'administration du test, en tenant compte des quantités de volaille de réforme qui sont importées chaque année; et, les répercussions négatives que l'échantillonnage pourrait avoir.

Bien que le test d'ADN pourrait être un précieux outil permettant de vérifier la conformité lors de la surveillance du classement tarifaire des importations de volaille de réforme, et qu'il pourrait dissuader ceux qui ne se conforment pas aux lois, il ne constituerait pas une exigence en matière d'importation, comme le serait un processus officiel de certification.

Si le gouvernement du Canada adoptait un programme de certification des importations de volaille de réforme, l'ASFC devrait veiller à ce que les importations soient accompagnées des certificats et des permis nécessaires, qui feraient alors partie de son processus de vérification.

[Français]

Monsieur le président, l'Agence des services frontaliers du Canada comprend les préoccupations des producteurs de volaille du Canada, et elle continuera de soutenir les efforts du gouvernement du Canada visant à régler ce problème important.

[Traduction]

C'est ainsi que prend fin mon exposé. Je serai heureux de répondre aux questions du comité.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Loynachan. C'est le vice-président du comité qui posera les premières questions.

Le sénateur Mercer : Bonjour à tous. Nous avons beaucoup parlé de la volaille de réforme — plus que nous l'aurions tous voulu. C'est un problème.

We've heard some startling numbers about the export of spent fowl in the United States, where they have magically been able to export well over 100 per cent of the spent fowl that's produced in the United States. It's a good deal if you can export more than you actually produce. Of course, most of it is coming here.

We have a problem. The trouble is we don't know how big the problem is. It would seem to some of us around this table that we need to have spot checks at the border. We need to take the DNA testing that's now available and do some spot checks.

The industry is not that big. The drums would beat pretty fast if you did some spot checks at several border crossings for spent fowl to see if it was actually spent fowl. So why aren't we doing that? It's a simple question.

Mr. Loynachan: I recognize the importance of your comments and industry concern around this. As I pointed out in my presentation, the Government of Canada is considering DNA testing as a possible option to address this issue.

Some of the considerations going forward relate to the practicality and operational feasibility of that testing. I would also comment that although, as you pointed out, this could be an effective monitoring tool or deterrent, word does spread quickly, as you point out. However, that measure would not constitute an import-control requirement. I think the Government of Canada is looking holistically at options or a solution that would further regulate these importations as opposed to simply looking at compliance or monitoring tools.

Senator Mercer: We continue to sign trade agreements: The TPP is being discussed, and the Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement, all of these. Every time we do, we have to give up a little bit to get something. We understand how negotiations work.

We keep chipping away at supply management. I have to say that we've been impressed around this table with the attitude of the people in the supply management business — the farmers who produce under supply management — and their willingness and understanding to support things like the TPP and the Canada-European Union free trade agreement, understanding that this is good for the country even if it chips away a little bit at supply management.

I don't think we need to have DNA testing done at every border crossing in the country. We need movable equipment that goes from border site to border site, picking and choosing. You know better than I do which border crossings are the ones that are most used for this product. You don't have to have DNA testing equipment at every border crossing. If you move it around, as I said, the news will get out there pretty quickly: You don't know

On nous a fourni des chiffres alarmants sur la volaille de réforme; comme par magie, les États-Unis sont en mesure d'exporter plus de volaille de réforme qu'ils n'en produisent. C'est une bonne affaire si la quantité de produits exportés dépasse la quantité produite au pays. Bien sûr, la plupart sont exportés au Canada.

Nous faisons face à un problème. L'ennui, c'est que nous ne connaissons pas l'ampleur du problème. Il apparaît à certains d'entre nous que des vérifications ponctuelles doivent être effectuées à la frontière. Il nous faut faire les tests d'ADN qui sont maintenant accessibles et faire des vérifications ponctuelles.

L'industrie n'est pas aussi importante qu'on le pense. La nouvelle circulerait assez vite si des vérifications ponctuelles étaient menées à plusieurs postes frontaliers pour déterminer si les produits sont vraiment de la volaille de réforme. Pourquoi ne le faisons-nous pas? C'est une question simple.

M. Loynachan : Je suis conscient de l'importance de vos observations et des préoccupations de l'industrie à cet égard. Comme je l'ai souligné dans mon exposé, le gouvernement du Canada étudie la possibilité de recourir aux tests d'ADN pour régler le problème.

Certaines des questions à prendre en considération concernent l'aspect pratique et la faisabilité opérationnelle de ces tests. Je dirais aussi que bien que, comme vous l'avez dit, il pourrait s'agir d'un outil de surveillance ou de dissuasion efficace, les nouvelles se répandent rapidement. Cependant, cette mesure ne constituerait pas une disposition de contrôle des importations. Je crois que le gouvernement du Canada examine de façon globale des options ou une solution qui renforceraient la réglementation de ces importations plutôt que des outils de conformité ou de surveillance.

Le sénateur Mercer : Nous continuons à signer des accords commerciaux : le PTP fait l'objet de discussions, et il y a aussi l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, par exemple. Chaque fois que nous le faisons, nous devons abandonner quelque chose pour obtenir autre chose. Nous savons comment fonctionnent les négociations.

Nous continuons à réduire petit à petit la gestion de l'offre. Je dois dire que mes collègues et moi ici avons été impressionnés par l'attitude des gens du secteur de la gestion de l'offre — les agriculteurs qui produisent dans le cadre du système de gestion de l'offre — et leur volonté et leur compréhension quant à l'appui d'accords comme le PTP et l'Accord entre le Canada et l'Union européenne; ils comprennent que c'est bon pour le pays, même s'il en découle une réduction de la gestion de l'offre.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire des tests d'ADN à chaque poste frontalier du pays. Il nous faut de l'équipement mobile qu'il est possible de déplacer d'un site frontalier à un autre. Vous savez mieux que moi quels postes frontaliers sont les plus utilisés pour ce produit. Ils ne sont pas tous équipés pour faire les tests d'ADN. Comme je l'ai dit, si on les fait passer d'un endroit à l'autre, les nouvelles voyageront vite : on ne sait pas où les tests

where it is or when it's going to be tested. One or two prosecutions, even one prosecution would send a very strong message to the people who are breaking the law — and it is the law.

You say that the government is considering this. Do you know where the holdup is?

Mr. Loynachan: Specifically, no, keeping in mind the interdepartmental working group that has been formed to address or look at options to better manage importations of spent fowl. There are a couple of viable options on the table, and DNA testing is certainly one of those. I appreciate your comments. There's a lot of validity in terms of your references to, again, it acting as a deterrent.

Last fiscal year, there were approximately 3,340 specific importations of spent fowl.

I pointed out the current measures being taken by the Canada Border Services Agency to verify. We do actually look at specific high-risk ports, as you point out, and specific importers.

The agency recognizes and appreciates your comments 100 per cent regarding the importance that DNA testing may have.

Senator Mercer: My last question as to where the hold-up is is important because we have an opportunity here to have someone sitting there who would be a decision maker. We need to know who that decision maker is in order to have him or her sitting in that chair there so we can put the question to the appropriate person.

We're looking for your help to identify where the roadblock is or whose desk it is sitting on at the current time. I'm the longest serving member of this committee, and I am really tired of talking about spent fowl. I want to move on to some other important things.

If anybody has any idea of how that works — perhaps you can't say with the cameras running — I'll be around at the break, too.

Mr. Forsyth: I can respond to that, senator.

As my colleague from CBSA rightly noted, it's a collective Government-of-Canada decision that needs to be taken on how to manage it. We are, as part of the interdepartmental working group, coming up with options and recommendations, and they will go forward to ministers for decisions.

Senator Mercer: So it's on a minister's desk?

Mr. Forsyth: Not yet. There are no recommendations on a minister's desk.

Senator Mercer: As I said at the beginning of the meeting, the Minister of Agriculture is coming to see us in the fall. I will again see him sometime over the summer, as I normally do, and I will

seront effectués. Une ou deux poursuites, même une seule, enverraient un message très clair aux gens qui contreviennent à la loi — c'est la loi.

Vous dites que le gouvernement est en train d'examiner cela. Savez-vous ce qui fait traîner les choses?

M. Loynachan : Non, je ne le sais pas précisément. Dans le contexte du groupe de travail interministériel qui a été formé pour examiner les options qui amélioreraient la gestion des importations de la volaille de réforme, deux ou trois options viables possibles sont sur la table, ce qui inclut certainement les tests d'ADN. Je vous remercie de vos observations. Ce que vous dites est très pertinent, encore une fois, au sujet de l'effet dissuasif.

Au cours du dernier exercice, les importations de volaille de réforme se sont élevées à 3 340 environ.

J'ai mentionné les mesures de vérifications actuelles de l'Agence des services frontaliers du Canada. Nous examinons les postes à risques élevés, comme vous le dites, et des importateurs précis.

L'agence comprend complètement vos observations au sujet de l'importance des tests d'ADN.

Le sénateur Mercer : Ma dernière question, sur ce qui retarde les choses, est importante, car nous avons une occasion ici de faire comparaître une personne qui prend les décisions. Il nous faut savoir de qui il s'agit pour pouvoir lui poser la question.

Nous avons besoin de votre aide pour déterminer où se situe l'obstacle, ou sur quel bureau se trouve le dossier à l'heure actuelle. Je suis le plus ancien membre du comité et j'en ai assez de parler de la volaille de réforme. Je veux passer à d'autres questions importantes.

Si quelqu'un a une idée de la façon de procéder — vous ne pouvez peut-être pas le dire pendant que nous sommes filmés —, je serai ici durant la pause.

M. Forsyth : Je peux répondre à la question, sénateur.

Comme mon collègue de l'ASFC l'a dit à juste titre, c'est une décision collective du gouvernement du Canada qui doit être prise quant à la façon de gérer cela. Pour notre part, en tant que membres du groupe de travail interministériel, nous proposons des options et faisons des recommandations, qui seront présentées aux ministres pour qu'ils prennent les décisions.

Le sénateur Mercer : Donc, le dossier est sur le bureau d'un ministre?

M. Forsyth : Non, pas encore. Aucune recommandation n'a été présentée à un ministre.

Le sénateur Mercer : Comme je l'ai dit au début de la réunion, le ministre de l'Agriculture comparaitra devant nous au cours de l'automne. Je le reverrai durant l'été, comme c'est le cas

put in his ear that question number 1 from me will be about this problem, and perhaps between now and then the minister will be able to come up with an answer for us. Thank you.

Senator Ogilvie: I'm going to continue this line of questioning. The importance of it is obvious because, if you can bring in spent fowl at zero tariff and then repackage it and sell it as breast meat, the unfair competitive advantage within the Canadian market is obvious.

With regard to this ability or inability to detect spent fowl at the border, I note that Mr. Forsyth says that the imports of breast meat declared as spent fowl increased 318 per cent from 2009 to 2015, but Mr. Loynachan says that 25 investigations were looking at a paper trail — I don't consider that really a substantial traceability issue — and that no issues of non-compliance of labelling were detected in that.

Mr. Forsyth, what tests are used that lead to your observation that the amount of breast meat labelled incorrectly as spent fowl has increased 318 per cent over that period of time? What tests are used there?

Mr. Forsyth: I wasn't referring to any tests, per se. What I was noting was that the amount of spent fowl that has been imported into the country has increased. There's no question about that.

Senator Ogilvie: It says imports of breast meat declared as spent fowl.

Mr. Forsyth: I can ask my colleague to help out with that in terms of what happens when the goods come across the border, but what I was referring to were the statistics that we have. An importer will potentially bring in breast meat and claim it as spent fowl in order to claim the duty rate. I don't think there's any question about that.

Senator Ogilvie: How is that determined?

Mr. Forsyth: By documentation that they present at the border.

Senator Ogilvie: So you are able to look at the declaration and go back and determine that the declaration was false?

Mr. Loynachan: No.

Senator Ogilvie: So it's labelled, in the end, as spent fowl, but it was actually breast meat?

Mr. Loynachan: Senator, if I could clarify, I'm not entirely sure that this is a labelling issue. More specifically, it's how goods being imported into Canada are being declared.

normalement, et je lui dirai que ma première question portera sur ce problème, et peut-être que d'ici là, le ministre sera en mesure de nous répondre. Merci.

Le sénateur Ogilvie : Je vais poursuivre dans la même veine. Il est évident que c'est important parce que si l'on peut importer de la volaille de réforme sans que des tarifs soient appliqués, la remballer et la vendre comme de la viande de poitrine, il saute aux yeux que cela représente un avantage concurrentiel injuste dans le marché canadien.

En ce qui concerne la capacité ou l'incapacité de détecter de la volaille de réforme à la frontière, je remarque que M. Forsyth dit ici que les importations de viande de poitrine déclarée comme étant de la viande de volaille de réforme ont augmenté de 318 p. 100 entre 2009 et 2015, mais M. Loynachan dit que 25 enquêtes portaient sur une trace écrite — je ne considère pas que c'est vraiment un problème de traçabilité important — et qu'aucun problème de non-conformité en matière d'étiquetage n'a été découvert.

Monsieur Forsyth, quels tests utilisés vous amènent à dire que la quantité de viande de poitrine désignée incorrectement comme de la volaille de réforme a augmenté de 318 p. 100 au cours de cette période? Quels tests sont utilisés?

M. Forsyth : Je ne parlais pas de tests à proprement parler. Je soulignais que la quantité de volaille de réforme importée au pays a augmenté. Cela ne fait aucun doute.

Le sénateur Ogilvie : On dit ici « importations de viande de poitrine déclarée comme étant de la viande de volaille de réforme ».

M. Forsyth : Je peux demander à mon collègue de parler de ce qui se passe lorsque les produits traversent la frontière, mais je parlais des statistiques que nous avons. Il est possible qu'un importateur déclare que la viande de poitrine qu'il importe est de la volaille de réforme pour le taux de droit. Je crois que cela ne fait aucun doute.

Le sénateur Ogilvie : Comment le détermine-t-on?

M. Forsyth : Par les documents qui sont présentés à la frontière.

Le sénateur Ogilvie : Donc, est-on capable d'examiner la déclaration et de déterminer qu'il s'agissait d'une fausse déclaration par la suite?

M. Loynachan : Non.

Le sénateur Ogilvie : Donc, au bout du compte, le produit est étiqueté comme étant de la volaille de réforme, mais il s'agissait en fait de la viande de poitrine?

M. Loynachan : Sénateur, je veux préciser que je ne suis pas complètement sûr qu'il s'agisse d'un problème d'étiquetage. Il s'agit plus exactement de la façon dont les produits qui sont importés au Canada sont déclarés.

The real question is whether or not broiler meat that is subject to import quotas under the supply management system is being improperly reported as spent fowl and whether there is circumvention. At the border, or at the time of importation into Canada, importers have a responsibility under the law to properly report goods to the government. The CBSA does actually look at that declaration to try to ensure that it is correct.

As I pointed out, one of the obstacles or challenges that our organization faces is the fact that you cannot visually distinguish, at the time of importation —

Senator Ogilvie: I understand all of that. That's not the issue for me.

I'm a relatively simple country boy here. It says imports of breast meat declared as spent fowl.

Does that mean that, at the border, they actually declared that it's labelled as spent fowl but actually contained — so they voluntarily reported the false labelling? Is that correct?

Mr. Loynachan: This may be the case.

Senator Ogilvie: All right. My issue was: How is it determined? And it's not determined by any investigative method that we had. It's in the declaration process.

I want to come back to a second part, and that is the discussion about why it's taken Senator Mercer's entire life on the committee here to simply repeat the same things, bureaucratic baffle-gab, as to what agency is or is not responsible for this issue. You're talking about the possibility of developing DNA tests, and in your own report you say, "On their own initiative, industry initiated the development of a DNA test that may scientifically differentiate between broiler meat and spent fowl." I assume they have not yet reached a definitive test at this point.

Have you or the Government of Canada agencies that you referred to that you're involved with initiated a specific research contract with a well-recognized DNA lab in this country, or anywhere else, to develop a test that would show a change in DNA, a specific DNA molecule or a protein product that changes significantly with the age of the chicken?

Mr. Loynachan: Thank you for that. In a short answer, no, the Government of Canada has not further engaged anybody in terms of DNA testing. However, I will qualify that the Chicken Farmers of Canada, in collaboration with universities in Canada and the private sector, have actually brought forward a proposed test that we will consider in terms of addressing this issue of imports into the country.

Il s'agit en fait de déterminer si, oui ou non, la viande de poulet à griller qui est assujettie à des contingents d'importation dans le cadre du système de gestion de l'offre est déclarée incorrectement comme de la volaille de réforme et s'il y a contournement. À la frontière, ou au moment de l'importation au Canada, les importateurs ont une responsabilité en vertu de la loi de déclarer correctement les produits au gouvernement. L'ASFC examine la déclaration pour s'assurer qu'elle est correcte.

Comme je l'ai souligné, l'un des obstacles ou l'une des difficultés auxquels notre organisme fait face, c'est que visuellement, on ne peut pas faire la distinction, au moment où...

Le sénateur Ogilvie : Je comprends tout cela. Ce n'est pas cela le problème pour moi.

Je suis un petit gars de la campagne. On parle ici d'importations de viande de poitrine déclarée comme étant de la viande de volaille de réforme.

Cela signifie-t-il qu'à la frontière, les gens ont en fait déclaré que le produit est étiqueté comme étant de la volaille de réforme, mais qu'il s'agit en fait?... Ils ont donc volontairement déclaré la fausse information sur l'étiquette?

M. Loynachan : C'est possible.

Le sénateur Ogilvie : D'accord. La question que je me posais est la suivante : comment le détermine-t-on? De plus, ce n'est pas déterminé par une méthode d'enquête. C'est dans le processus de déclaration.

Je veux revenir sur un deuxième aspect, et c'est lié aux raisons pour lesquelles le sénateur Mercer a passé toutes ses années ici au comité à répéter les mêmes choses, et à entendre le même jargon administratif, et à demander quel organisme est responsable. Vous parlez de la possibilité d'élaborer des tests d'ADN, et voici ce que vous dites dans votre document : « De sa propre initiative, l'industrie a entrepris d'élaborer un test d'ADN qui permettrait de faire la distinction, d'un point de vue scientifique, entre le poulet à griller et la volaille de réforme. » Je présume qu'elle n'a pas encore de test définitif à ce moment-ci.

Est-ce que vous ou les organismes du gouvernement du Canada auxquels vous avez fait référence avez établi un contrat de recherche précis avec un laboratoire d'analyse de l'ADN au pays, ou ailleurs, dans le but d'élaborer un test qui indiquerait un changement dans l'ADN, qui indiquerait qu'une molécule d'ADN, par exemple, change de façon substantielle selon l'âge du poulet?

M. Loynachan : Je vous remercie. En un mot, non. Le gouvernement du Canada n'a pas engagé qui que ce soit pour ce qui est des tests d'ADN. Je précise toutefois que les Producteurs de poulet du Canada, en collaboration avec des universités canadiennes et le secteur privé, ont proposé un test que nous examinerons pour déterminer s'il permet de régler ce problème d'importations.

They've presented to us. We do see a kind of validity in that. However, as I pointed out, the government would need to look at the reliability of that test. As you know, any trade decision is subject to review by external bodies that verify the classification of goods imported, specifically the CITT, the Canadian International Trade Tribunal, or the courts.

We would need to also legally ensure that that test was sound and that the government would be solid in its decision in terms of reclassification of those goods.

Senator Ogilvie: I agree entirely with what you've just said.

I can take from it that it's at the point where there is a prototype test that has entered or is about to enter the verification stage. That's real progress. Thank you very much.

Senator Plett: Mr. Forsyth, in his presentation, said, "As broiler chicken meat and spent fowl meat are visually indistinguishable. . . ."

Ms. Funtek, in her brief, said:

Broiler chicken was placed on the *Import Control List* in 1979 and global import quota was introduced. "Spent fowl" was explicitly excluded from the *Import Control List* and from the products covered by the quota, as it was not considered to be substitutable for broiler chicken.

We've talked about 300-some per cent increases. I have a few numbers here. Spent fowl imports, from September 2013 to April 2014, were 51 million kilograms. In the following year, they totaled 55 million kilograms. In that same period of time this last year, it jumped to 81 million kilograms.

We have had producers in here who have told us that this chicken is being brought in illegally, and you're telling us the same thing and that it has been so for a long time.

I have a couple of questions. How do we know that what is being brought in is, in fact, spent fowl when it is indistinguishable from broiler meat? Someone distinguished that somewhere, or we wouldn't have these numbers and we wouldn't know that it is being smuggled in. You're telling us that we may or may not do some DNA testing, and sometime we're going to have a document on a minister's desk.

I was part of the previous government, and this was a problem then. We did nothing about it, clearly, and this government is doing no more about it and we're being told it may be on a minister's desk but it isn't yet.

We know this is a problem. This has been a problem for years. Is somebody somewhere tasting the broiler meat and finding that out? If they are, then why in the world are we not going back to

Ils nous l'ont présenté. Nous voyons le bien-fondé de ce test. Toutefois, comme je l'ai indiqué, le gouvernement a besoin d'examiner la fiabilité du test. Comme vous le savez, toute décision commerciale fait l'objet d'un examen par des organismes externes qui vérifient le classement des produits importés, plus précisément le TCCE, le Tribunal canadien du commerce extérieur ou les tribunaux.

Il nous faudrait également nous assurer que du point de vue légal, il s'agit d'un bon test et que la décision du gouvernement sur le reclassement de ces produits est solide.

Le sénateur Ogilvie : Je suis complètement d'accord avec vous à cet égard.

J'en conclus qu'un prototype en est à l'étape de la vérification, ou qu'il est sur le point de l'être. C'est un vrai progrès. Je vous remercie beaucoup.

Le sénateur Plett : Dans son exposé, M. Forsyth a dit ceci : « Puisqu'il est impossible de distinguer le poulet de la volaille de réforme à l'œil nu [...] »

Voici ce qu'a dit Mme Funtek dans son exposé :

Le poulet à griller a été inscrit à la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* en 1979 et un contingent d'importation global a été introduit pour ledit poulet. La « volaille de réforme », pour sa part, a été explicitement exclue de la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* et des produits visés par le contingent, n'étant pas jugée être un substitut du poulet à griller.

Nous avons parlé d'augmentations d'environ 300 p. 100. J'ai quelques chiffres ici. De septembre 2013 à avril 2014, on a importé 51 millions de kilos de volaille de réforme. L'année suivante, on en a importé 55 millions de kilos. Au cours de la même période l'an dernier, les importations ont atteint 81 millions de kilos.

Des producteurs nous ont dit que ce poulet a été importé illégalement; vous nous dites la même chose et vous dites que la situation dure depuis longtemps.

J'ai deux ou trois questions. Comment savons-nous que ce qui est importé est, en fait, de la volaille de réforme s'il est impossible de la distinguer de la viande de poulet à griller? Quelqu'un fait la distinction quelque part, ou nous n'aurions pas ces chiffres et ne saurions pas que le produit a été passé illégalement. Vous nous dites que nous pouvons ou non faire des tests d'ADN, et qu'un document sera présenté à un ministre à un moment donné.

J'ai fait partie du gouvernement précédent, et c'était un problème à l'époque. Visiblement, nous n'avons rien fait à cet égard, et le gouvernement actuel n'en fait pas davantage, et on nous dit qu'un ministre est peut-être saisi du dossier, mais ce n'est pas encore le cas.

Nous savons que c'est un problème. Il existe depuis des années. Est-ce que quelqu'un quelque part goûte au poulet à griller et se rend compte du problème? Si c'est le cas, pourquoi diable ne

the person who brought that piece of broiler meat in labelled as spent fowl and throwing them in jail? If we did that a couple of times, maybe this garbage would stop.

How do you know that spent fowl is being brought in illegally and that it is, in fact, broiler meat? How do you know that?

Mr. Loynachan: Thank you for your comments. I appreciate them.

In terms of ascertaining that broiler meat is, in fact, being mis-declared as spent fowl, that is a big question. As I pointed out, between 2012 and 2014, based on industry concerns, the CBSA conducted books-and-records verifications in 25 individual cases that did not find non-compliance.

I respect, clearly, the import data based on U.S. production and some of the numbers around domestic availability of broiler meat, and that there are industry concerns. The agency continues, based on those concerns, to target high risk or further verify such importations.

In terms of the government clearly identifying this problem, I'm unable to fulsomely respond to that question.

Senator Plett: I have a suggestion for you. Vernon Froese is one of the heads of the Manitoba Chicken Producers, and I'm sure we have people in similar positions in every other province. I bet if you asked him he would have a good suggestion for how we could handle this, and maybe he would stand at the border and check the stuff coming across. He seems to know exactly how much is coming in illegally.

Yet we seem to have a bureaucracy that says we should consider some DNA testing down the road, and maybe that will work because we just don't know how in the world we're going to do this.

Gentlemen, ladies, I haven't been on this committee for as many years as Senator Mercer has, but I have been here for seven years. I have heard the same answers: Let's do some DNA testing, let's figure out how we can do this and let's figure out how we can do that.

I would suggest you ask the farmers how we can do this, because I bet they would have a good answer for you.

I'm sorry, Mr. Forsyth, did you want to respond to my rant?

Mr. Forsyth: Yes. It was a good rant, thank you.

I want to be clear that we work very closely with Canadian stakeholders and we meet very often with the Chicken Farmers of Canada. We have sat down with them a number of times. I know

mettons-nous pas en prison la personne qui a fait passer cette viande désignée comme étant de la volaille de réforme? Si nous l'avions fait à quelques reprises, peut-être que tout cela cesserait.

Comment savez-vous que de la volaille de réforme est introduite illégalement et qu'il s'agit, en fait, de viande de poulet à griller? Comment faites-vous pour le déterminer?

M. Loynachan : Je vous remercie de vos observations.

Pour ce qui est de se rendre compte que la viande de poulet à griller est, en fait, déclarée comme de la volaille de réforme, c'est une grande question. Comme je l'ai indiqué, de 2012 à 2014, compte tenu des préoccupations de l'industrie, l'ASFC a mené 25 vérifications de livres et de registres et aucune d'entre elles n'a permis de constater une inobservation des règlements.

Je comprends les données d'importation fondées sur la production des États-Unis et certains des chiffres sur la disponibilité de la viande de poulet à griller au pays, et je comprends que l'industrie a des préoccupations. L'agence continue, en raison des préoccupations exprimées, à cibler les risques élevés ou à vérifier ces importations.

Pour ce qui est de savoir comment le gouvernement découvre le problème, je ne suis pas en mesure de vous donner une réponse complète.

Le sénateur Plett : J'ai une suggestion. Vernon Froese est l'un des dirigeants des Manitoba Chicken Producers, et je suis sûr que d'autres personnes ont des fonctions similaires dans toutes les autres provinces. Je parie que si vous lui posiez la question, il vous donnerait une bonne suggestion sur la façon dont nous pourrions gérer cela, et il pourrait peut-être vérifier les produits qui traversent à la frontière. Il semble connaître le nombre exact de marchandises qui entrent illégalement.

Pourtant, notre bureaucratie semble dire qu'il faudrait étudier la possibilité d'utiliser des tests d'ADN. Peut-être cela fonctionnerait-il, car nous ignorons comment faire.

Mesdames et messieurs, je ne siége pas au comité depuis aussi longtemps que le sénateur Mercer, mais je suis tout de même ici depuis sept ans, et j'entends toujours la même chose : utilisons des tests d'ADN, trouvons une façon de faire ceci, trouvons une façon de faire cela.

Je crois que vous devriez discuter avec les agriculteurs sur la façon de procéder; je vous parie qu'ils auront de bonnes suggestions à vous faire.

Je suis désolé, monsieur Forsyth. Vouliez-vous réagir à ma diatribe?

M. Forsyth : Certainement. Et, c'est une bonne diatribe. Merci.

Je tiens à souligner que nous travaillons en étroite collaboration avec des intervenants canadiens et que nous rencontrons très souvent les représentants de Producteurs de

you don't want to hear any more about the testing they developed, but we have heard from them as well and we are trying to come up with a workable solution.

I just want to remind everyone around the table that there are legitimate companies that use spent fowl and manufacture products here. I'm sure you would agree that we want to continue that legitimate use of spent fowl and it's just a matter of determining how we continue those importations and limit the other ones.

Senator Plett: Even the chicken farmers would say that if you want to use it in soup, go ahead and send it across. I don't think that's an issue.

I'm going to deviate from spent fowl for a second because I'm tired of talking about it.

I'm going to go to another issue that I'm tired of talking about, and it has to do the pork industry because we have CBSA here and I'm constantly being told that is also their fault.

I'm from Manitoba, as I said. I don't know whether it's really something to brag about, but we're the hog capital of the country. We export hogs, and when we put a load of hogs into a trailer we also put Canadian straw into that trailer. We put Canadian pigs into that trailer, and they leave Canadian manure in that trailer. There's Canadian feed in that trailer. When that trailer drives across into the United States, nothing but the wheels ever touches U.S. soil.

At the other end, these pigs are unloaded into the barn, the ramps are slid back in and the truck driver washes his boots and throws them in his cubby-hole and drives back to the Canadian border. When he gets there, he is told he cannot go across the border because he has not washed his truck with American water. He says he doesn't want to wash his truck with American water because they use recycled water, and there's a whole lot of germs and other stuff left in that recycled truck wash. He doesn't want to wash his truck there because he will blow all those germs left on his truck when it comes into Canada. Then he has to go to his truck wash in Canada and make sure he disinfects the truck again because of all the germs he's picked up.

This has been a problem for a while. A couple of years ago I was very involved in this matter with the Minister of Public Works and CFIA, and we came up with a perfect solution: That truck will come back to the border, it will be sealed as we do with trucks every day, and then it has to have an appointment at a Canadian truck wash and he has to go straight there. CBSA and/or CFIA would actually have inspectors waiting there to make sure that truck shows up. Then he washes it in that Canadian truck wash. It's a perfect solution, but that's been taken away from them.

poulet du Canada. Je sais que vous ne voulez plus entendre parler des tests qui ont été mis au point, mais nous travaillons avec ces gens afin de trouver une solution réaliste.

Je tiens à rappeler à tous les participants qu'il y a des entreprises légitimes qui utilisent la volaille de réforme et qui fabriquent des produits au Canada. Vous conviendrez avec moi qu'il faut continuer d'encourager l'utilisation légitime de la volaille de réforme. Il suffit de trouver une façon d'encourager ces importations et de décourager les autres.

Le sénateur Plett : Même les producteurs de poulet vous diraient que si vous voulez utiliser ces volailles pour faire de la soupe, allez-y et importez-les. Je ne crois pas que ce soit un problème

Je vais m'éloigner du sujet de la volaille de réforme quelques instants, car j'en ai marre d'en parler.

J'aimerais parler d'un autre sujet dont on a suffisamment entendu parler, un sujet qui concerne l'industrie porcine, car nous avons des représentants de l'ASFC à la table et qu'on me dit toujours que c'est de leur faute.

Comme je l'ai déjà dit, je viens du Manitoba. J'ignore si c'est une chose dont on peut être fier, mais nous sommes la capitale du porc d'élevage au pays. Nous l'exportons. Nous embarquons les porcins d'élevage dans une remorque dans laquelle nous mettons également de la paille canadienne. Ces porcins laissent dans la remorque du fumier canadien. On trouve aussi dans cette remorque du fourrage canadien. Lorsque cette remorque traverse la frontière des États-Unis, seules ses roues touchent le sol américain.

À l'autre bout du trajet, ces porcins sont placés dans une porcherie, les rampes sont replacées dans la remorque, puis le camionneur nettoie ses bottes, les remet dans le camion et revient vers la frontière canadienne. Une fois arrivé, on lui dit qu'il ne peut pas franchir la frontière avant d'avoir nettoyé son camion avec de l'eau des États-Unis. Il refuse, car les Américains utilisent de l'eau recyclée dans laquelle on trouve beaucoup de bactéries, entre autres. Il ne veut pas nettoyer son camion là, avec cette eau, car il rapportera toutes ces bactéries sur son camion jusqu'au Canada. Il devra ensuite nettoyer de nouveau son camion au Canada et s'assurer de le désinfecter en raison de toutes ces bactéries.

Cette situation ne date pas d'hier. Il y a quelques années, j'ai travaillé à ce dossier en compagnie du ministre de Travaux publics et de représentants de l'ASFC et nous avons trouvé la solution idéale. Ce camion, à la frontière, sera scellé, comme nous le faisons tous les jours avec les camions, et il devra se rendre immédiatement vers une entreprise de lavage de camions au Canada où se trouveraient des inspecteurs de l'ASFC ou de l'ACIA. Le camion se fait alors nettoyer au Canada. C'est la solution idéale, mais cette option n'est plus possible.

Now these farmers and truck drivers are saying they will not wash their trucks with this recycled water, so they're going hundreds of miles out of their way to find a suitable truck wash. Then they come to Canada and they do it again anyway at \$400 or \$500 per wash.

Why can we not come up with a simple solution like the one I just suggested, which worked absolutely fine? Going back in the other direction, we've got porcine epidemic diarrhoea, PED, again and we're washing these trucks in the United States. Why can we not continue with the solution that we had?

Mr. Loynachan: Thank you, senator. I understand the situation and certainly would like to state that the CBSA, as I mentioned earlier, is responsible for administering many pieces of legislation on behalf of other government departments.

In terms of the process for the sanitary entry of equipment or goods into the country, that is the particular responsibility of my colleagues at the CFIA, so I would turn to them for a more fulsome response.

Senator Plett: At least you pointed to people in the room as opposed to somebody somewhere else. I appreciate that.

Lyzette Lamondin, Acting Executive Director, Food Import Export and Consumer Protection Directorate, Canadian Food Inspection Agency: I'm almost afraid to say that I am not the expert right now on animal health and the CFIA. I'm in the food space, so I'm going to cover myself with that.

We were aware that this would come up and we are certainly more than aware that it is a concern to Manitoba. It's certainly coming up in the press.

The requirements that you refer to, what we're doing and what we've gone back to of washing in the United States first, as the control measure, and then coming over to Canada had been in place since the 1990s. It was only in 2014 that the temporary measures were put in on the Canadian side.

I will tell you that our animal health people do not easily take chances with animal health risks. We are also the ones who have to respond when it happens and we go into gear. The return was done after some rigorous scientific analysis that gave them the comfort level that going back to the other way, plus the old data, would protect the Canadian system.

Having said that, I know this continues to be a concern, in particular for Manitoba. It is being raised quite a bit and discussed with Manitoba officials. A federal-provincial-territorial working group has continued to look at best control measures. Whether you're talking about food safety, animal health or plant health, it's always an element of looking at the most efficient, effective and cost-effective point of control. I can assure you that

Les agriculteurs et camionneurs refusent de nettoyer leurs camions avec cette eau recyclée à la frontière. Ils doivent donc parcourir des centaines de miles pour trouver un endroit acceptable où laver leur camion. Une fois rendus au Canada, ils doivent nettoyer de nouveau leur camion au coût de 400 \$ ou 500 \$ le lavage.

Pourquoi ne pas adopter une solution simple, comme celle que je viens de proposer? Cette procédure fonctionnait très bien. En revenant à l'ancienne façon, on nettoie ces camions aux États-Unis avec de l'eau potentiellement contaminée à la diarrhée épidémique porcine, la DEP. Pourquoi ne pas revenir à la procédure qui fonctionnait?

M. Loynachan : Merci, monsieur le sénateur. Je comprends la situation. Je tiens à rappeler que l'ASFC administre de nombreuses mesures législatives pour le compte d'autres ministères.

Concernant le processus pour l'entrée sanitaire de l'équipement ou des biens au Canada, cette responsabilité revient à l'ACIA. Je crois que mes collègues ici présents seraient mieux placés pour vous répondre plus en détail.

Le sénateur Plett : Au moins, vous pointez vers des gens dans la salle. Je vous en remercie.

Lyzette Lamondin, directrice exécutive intérimaire, Direction de l'importation/l'exportation d'aliments et de la protection des consommateurs, Agence canadienne d'inspection des aliments : J'ai un peu peur de vous dire que je ne suis pas une spécialiste de la santé animale à l'ACIA. Je travaille dans le domaine alimentaire. Je vais donc me cacher un peu derrière cela.

Nous nous attendions à ce que cette question soit soulevée et nous savons parfaitement que ce dossier est une source de préoccupation au Manitoba. Bien entendu, cette question est abordée dans les médias.

Les exigences auxquels vous faites référence, soit le retour au nettoyage aux États-Unis, à titre de mesure de contrôle, avant de revenir au Canada, sont en vigueur depuis 1990. Ce n'est qu'en 2014 que les mesures temporaires ont été mises en place au Canada.

Je vous assure que nos responsables de la santé animale ne jouent pas avec les risques zoonosaires. C'est nous qui devons intervenir lorsqu'il y a un problème. Ce n'est qu'après avoir analysé les anciennes données et après que des analyses scientifiques rigoureuses aient été menées que les responsables ont décidé de revenir à l'ancienne procédure, confiants que le réseau canadien serait protégé.

Cela dit, je sais que cette question demeure une source de préoccupation, notamment au Manitoba. C'est un sujet qui revient souvent dans les discussions avec les représentants manitobains. Un groupe de travail fédéral-provincial-territorial continue d'examiner diverses mesures de contrôles pour trouver les meilleures. Il est toujours important d'examiner les mesures de contrôle les plus efficaces, efficientes et économiques lorsqu'il est

a number of scientific minds that are very good at this stuff are looking at the options right now, both in the CFIA and the provinces and territories.

While I don't have the answer and can't speak specifically to PED or swine health risks, I can assure you that this is being discussed and is given extreme consideration by the scientists within the agency and with our partners

Senator Plett: I have a closing comment, chair, and then I'm done with my rant.

I would suggest to you, ma'am, as I did to others about spent fowl, that maybe we should talk to the farmers and the truck drivers to ask them for their opinion because I think they have a better idea. They don't want to transfer diseases any more than you want diseases transferred.

Let's talk to the people on the ground and take their advice.

[Translation]

Senator Dagenais: I will not come back to the issue of spent fowl, but I am under the impression that it is a form of dumping of American products. I will go further and say that it is a form of fraud against consumers, and it must rob Canada of many jobs.

That said, my question is for Mr. Loynachan. Is the U.S. doing what Canada does — allowing food into the country and making only random checks? Does that mean that our producers have more difficulty bringing their products to the U.S. market, or do Americans do more checks? As travellers crossing the border, we feel that we are being checked out more closely by the Americans, who have new equipment, than when we enter Canada.

[English]

Mr. Loynachan: Unfortunately, I am unable to confirm or deny the rigour of U.S. controls around the import of spent fowl, the number of inspections and those measures in place from a CBSA or USCBP, customs border protection, lens.

In terms of numbers and statistics of those imports into the United States, I am unfamiliar as well. I'm not sure whether my colleagues at Agriculture and Agri-Food Canada would have any of those details today. If not, the CBSA, or collectively, we would be happy to pull that information together, should the committee wish, and provide it in a written follow-up statement.

question de salubrité alimentaire, de santé animale et de la santé de la planète. Je peux vous assurer que plusieurs scientifiques expérimentés, tant à l'ACIA que dans les provinces et territoires, étudient les options possibles.

Je ne peux pas répondre à votre question ni parler précisément de la DEP ou des risques pour la santé porcine. Toutefois, je peux vous assurer que ce dossier fait l'objet de discussions et que les scientifiques de l'Agence, et ceux de nos partenaires, se penchent sérieusement sur cette question.

Le sénateur Plett : Monsieur le président, j'aimerais terminer ma diatribe avec un commentaire.

Je vous propose, madame, comme je l'ai fait aux autres témoins concernant la volaille de réforme, de discuter avec les agriculteurs et camionneurs et de leur demander leur opinion. Je crois qu'ils auraient une meilleure idée. Tout comme vous, ils veulent éviter que des maladies entrent au pays.

Demandons conseil à ceux qui travaillent sur le terrain.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Je ne reviendrai pas sur le sujet de la volaille de réforme, mais j'ai l'impression que c'est une forme de dumping de produits américains. Je vais aller plus loin en disant que c'est une forme de fraude envers le consommateur en ce qui concerne l'étiquetage, et cela doit certainement priver le Canada de nombreux emplois.

Cela dit, ma question s'adresse à M. Loynachan. Corrigez-moi si je me trompe, mais est-ce que les États-Unis font comme le Canada, c'est-à-dire qu'ils laissent entrer des aliments sur leur territoire et ne font que des vérifications aléatoires? Cela veut-il dire que nos producteurs ont plus de difficulté à faire entrer des produits sur le marché américain, ou est-ce que ce sont les Américains qui font davantage de vérifications? Lorsque l'on traverse la frontière, on a l'impression, en tant que voyageurs, d'être vérifiés de plus près par les Américains, qui ont de nouveaux équipements, que lorsque nous entrons au Canada.

[Traduction]

M. Loynachan : Malheureusement, je ne peux ni confirmer ni infirmer la rigueur des mesures de contrôles américaines en matière d'importation de volaille de réforme, pas plus que le nombre d'inspections et les mesures mises en place par l'ASFC ou la USCBP.

Je n'ai pas, non plus, de statistiques ou de chiffres à vous fournir sur ces importations aux États-Unis. J'ignore si mes collègues d'Agriculture et Agroalimentaires Canada seraient en mesure de vous fournir ces données aujourd'hui. Sinon, l'ASFC, avec l'aide de mes collègues, serait heureuse de réunir ces informations et de vous les faire parvenir par écrit, si c'est le souhait du comité.

[Translation]

Senator Dagenais: Mr. Loynachan, we know that import control comes under the responsibility of the Canada Border Services Agency, but, if I have understood your presentation correctly — and correct me if I am wrong — there are no representatives of the departments of health or agriculture.

Who exercises that kind of control on either side of the border when it comes to the majority of food products arriving from the United States and Mexico? In addition, is it normal that there are no Health Canada officers at our border crossings to carry out the checks? If that is the case, can we improve our border controls?

[English]

Mr. Loynachan: Clearly, I want to assure you that all of the organizations at this table work collaboratively, although the Canada Border Services Agency is primarily responsible for import controls, as I pointed out, administering 100 or more pieces of Canadian legislation or acts on behalf of partners. I will tell you that we rely on and relay as required.

Yes, at certain times there are memorandums of understanding between the CBSA and various organizations in terms of specific work. For instance, there is an existing memorandum of understanding between the CFIA and the CBSA. Some of those measures deal with high-risk goods and define roles and responsibilities. Partners become engaged at points of entry in certain situations.

[Translation]

The Chair: We have five minutes left and five senators remaining. So I will extend the question period by 10 minutes, but that is all the time we have. I ask the senators and the witnesses to keep their questions and answers brief.

[English]

Senator Oh: The spent fowl problem has been going on for many years. Do you have any idea how much revenue the Canadian government has lost and how many jobs affecting the Chicken Farmers of Canada have been lost? It seems we are talking here, but they are still coming by the truckload into Canada. The revenue loss is ongoing every day. Can you advise the committee?

Mr. Forsyth: We don't have any of those calculations. As a reminder, there are legitimate importations of spent fowl. We have not done a calculation to find the difference between legitimate and illegitimate and what those revenue losses might be. We have not done that calculation.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Monsieur Loynachan, on sait que le contrôle des importations relève de la responsabilité de l'Agence des services frontaliers du Canada, mais, si j'ai bien compris votre présentation — et corrigez-moi si je me trompe —, il n'y a pas de représentants des ministères de la Santé ni de l'Agriculture.

Maintenant, dans le cas de la majorité des aliments qui arrivent des États-Unis et du Mexique, qui exerce ce genre de contrôle d'un côté ou de l'autre de la frontière? En outre, est-il normal qu'il n'y ait pas d'agents de Santé Canada dans nos postes frontaliers pour faire les vérifications? Si c'est le cas, pouvons-nous améliorer nos contrôles aux frontières?

[Traduction]

Je tiens à vous assurer que toutes les organisations représentées à cette table travaillent ensemble, même si l'Agence des services frontaliers du Canada, comme je l'ai souligné, est principalement responsable des mesures de contrôle des importations et administre plus de 100 mesures législatives canadiennes pour le compte de ses partenaires. Je vous assure que nous nous appuyons sur nos partenaires et que nous leur transmettons les informations nécessaires.

Il arrive parfois à l'ASFC de conclure des protocoles d'entente avec diverses organisations pour mener des activités bien précises. Par exemple, nous avons un protocole d'entente avec l'ACIA. Certaines des mesures comprises dans ce PE concernent les biens à haut risque et définissent les rôles et responsabilités des diverses parties. Dans certains cas, nos partenaires participent aux activités à divers points d'entrée.

[Français]

Le président : Il nous reste cinq minutes et cinq sénateurs. Je vais donc prolonger la période des questions de 10 minutes, mais c'est tout le temps qu'il nous reste. Je demanderais aux sénateurs et aux témoins d'être concis dans leurs questions et leurs réponses.

[Traduction]

Le sénateur Oh : Le problème de la volaille de réforme ne date pas d'hier. Avez-vous une idée des pertes de revenus encourues par le gouvernement fédéral et du nombre de postes que les producteurs de poulet du Canada ont dû supprimer? Pendant que nous discutons de la question, des chargements de camions continuent d'entrer au pays. Les pertes de revenus sont quotidiennes. Auriez-vous des conseils à donner au comité?

M. Forsyth : Nous n'avons pas ces statistiques. Je tiens à rappeler qu'il y a des importations légitimes de volaille de réforme. Nous n'avons pas fait de calculs relativement aux importations légitimes et illégitimes ou sur les pertes de revenus encourues. Nous n'avons pas fait ces calculs.

[Translation]

The Chair: Mr. Forsyth, could you provide the committee with those figures, so that we can pass them on to Senator Oh?

[English]

Mr. Forsyth: Yes, we could try.

Senator Tardif: I am totally in agreement with the comments that have been made by my colleagues in respect of spent fowl and the concerns we have. I want to quickly raise another issue.

Many witnesses have expressed to us their concerns with the lack of harmonization of inspection rules between Canada and the U.S. related to produce at the border.

What is being done to improve harmonization of inspection rules for produce at the border?

Ms. Lamondin: Quite a bit of work is being done right now in Canada and the U.S. Food and Drug Administration that involves produce and a number of processed products and the USDA, which is meat and catfish, ironically.

Under the Regulatory Cooperation Council, we are doing a considerable amount of work to try to align our regulations.

With the Food and Drug Administration, in particular, we just signed last month the Food Safety Systems Recognition Arrangement, which recognizes that food is essentially produced and inspected in the same ways in both countries to provide the same level of protection. That will actually allow us to develop, underneath that, even more detailed implementation strategies that include how we inspect, how we recall and how we move forward on that.

There's probably more happening in the last couple of years, in terms of trying to create alignment on food, than we've seen in decades.

Senator Tardif: I'll have to leave it at that, chair. Thank you.

Senator Beyak: I have a different take than my colleagues on what I heard from you. I am concerned about spent fowl, as well, because we've heard from so many witnesses that it is a problem, but to me the increase could be increased use of spent fowl for processed food. With all the single families now, all the people working and that processed foods taste so much better than 10 or 20 years ago. Could it be legitimate? We haven't ascertained, have we, that spent fowl is being labelled broiler meat?

[Français]

Le président : Pourriez-vous, monsieur Forsyth, fournir ces chiffres au comité afin que nous puissions les transmettre au sénateur Oh?

[Traduction]

M. Forsyth : Nous pourrions essayer.

La sénatrice Tardif : Je partage totalement l'avis de mes collègues concernant la volaille de réforme ainsi que leurs préoccupations. J'aimerais brièvement soulever un autre point.

De nombreux témoins se sont dits inquiets du manque d'harmonisation entre les règles d'inspection canadiennes et américaines à la frontière pour les produits agricoles.

Que fait-on pour harmoniser les règles d'inspection à la frontière pour les produits agricoles?

Mme Lamondin : Le Canada et la U.S. Food and Drug Administration travaillent fort au dossier des règles relatives aux produits agricoles et à plusieurs produits transformés, soit la viande et, ironiquement, le poisson-chat.

Par l'entremise du Conseil de coopération en matière de réglementation, nous effectuons un travail considérable pour tenter d'harmoniser nos règles.

Le mois dernier, nous avons signé, avec la Food and Drug Administration, une l'Entente de reconnaissance des systèmes de sécurité sanitaire des aliments. Cette entente reconnaît que les aliments sont essentiellement produits et inspectés de la même façon dans les deux pays, ce qui assure un même niveau de protection. L'entente nous permettra d'élaborer des stratégies de mise en œuvre plus détaillées afin d'inclure des procédures d'inspections et de rappels, notamment.

Je dirais que les efforts se sont accentués au cours des dernières années pour tenter d'harmoniser les règles, comparativement aux décennies précédentes.

La sénatrice Tardif : Je vais devoir m'arrêter ici, monsieur le président. Merci.

La sénatrice Beyak : Mon opinion diffère de celui de mes collègues par rapport à ce que vous nous dites. Le dossier de la volaille de réforme m'inquiète, car de nombreux témoins nous ont signalé qu'il s'agit d'un problème, mais en ce qui me concerne l'augmentation, celle-ci pourrait être associée à une utilisation accrue de la volaille de réforme dans les aliments transformés, si l'on tient compte du fait qu'il y a plus de familles monoparentales et plus de gens qui travaillent et du fait que les aliments transformés sont plus savoureux qu'ils ne l'étaient il y a 10 ou 20 ans. Cette augmentation pourrait-elle être légitime? Nous n'avons pas vérifié si la volaille de réforme est étiquetée comme étant de la viande de poulet à griller, n'est-ce pas?

Second, I was only 30 years old in 1979, so this is going back a long way. Do you have any way of knowing who decided that they were easily not seen to be the same, broiler meat or spent fowl? We didn't have DNA back then, obviously. Someone decided they were different. How? They look the same to me.

Mr. Forsyth: I'll take your first point first. I think you're absolutely correct. As I mentioned before, there is legitimate use for spent fowl. We have seen food processing and manufacturing increase in the country over the last number of years, so we would expect to see some importation of spent fowl. I would classify that as legitimate importation of spent fowl. That number will be part of the increase, there's no question about that.

I think we're continuing to examine exactly what the difference is between the legitimate and the illegitimate, but I think your point is absolutely correct: Legitimate use has increased over the last few years.

I don't think any of us were in government in 1979, so I'm not sure of the history of the reason for not including spent fowl at the time, although I think you're absolutely correct that it had to do with the fact that, at that time, the production processes were not as advanced as they are now. Spent fowl at that time was very much used just for soup, and its use has increased over the years, there's no doubt about that.

[Translation]

The Chair: Mr. Forsyth, could you provide additional information to the committee in response to Senator Dagenais' question?

I want to thank all five of you for testifying today. Senators Plett and Mercer apparently have other questions for you. We look forward to hearing from you again in our committee.

[English]

Senator Mercer (*Deputy Chair*) in the chair.

The Deputy Chair: I'd like to welcome you to this meeting of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. My name is Senator Terry Mercer. I'm the deputy chair of the committee, and I'm from Nova Scotia.

Today the committee is continuing its study on international market access priorities for the Canadian agricultural and agri-food sector. Canada's agriculture and agri-food sector is an important part of the country's economy. In 2014, the sector accounted for one in eight jobs in Canada, employing over 2.3 million people and producing close to 6.6 per cent of Canada's gross domestic product.

Ensuite, je n'avais que 30 ans, en 1979, alors ça ne date pas d'hier. Avez-vous une idée de qui a décidé qu'il était facile de faire la différence entre la volaille de réforme et la viande de poulet à griller? Évidemment, les tests d'ADN n'existaient pas à l'époque. Quelqu'un a décidé qu'il y avait une différence. Comment? À mes yeux, c'est la même chose.

M. Forsyth : Je vais d'abord répondre à votre première question. Vous avez tout à fait raison. Comme je l'ai dit, la volaille de réforme est utilisée de façon légitime. Au cours des dernières années, la transformation des aliments et la fabrication de produits alimentaires ont augmenté au pays. On peut donc s'attendre à ce qu'il y ait une augmentation des importations de la volaille de réforme. Je dirais qu'il s'agit, dans ce cas, d'une importation légitime de volaille de réforme. Les données fournies tiennent compte de cette augmentation, cela ne fait aucun doute.

Nous continuons d'analyser la différence entre les importations légitimes et illégitimes, mais vous avez tout à fait raison : l'utilisation légitime de la volaille de réforme a augmenté au cours des dernières années.

Je crois que personne ici n'était au gouvernement en 1979. J'ignore pourquoi la volaille de réforme n'a pas été incluse à l'époque, mais je crois que vous avez raison d'établir un lien avec le fait qu'à l'époque, les processus de production n'étaient pas aussi avancés qu'aujourd'hui. À l'époque, la volaille de réforme n'était utilisée que pour la soupe, mais, au fil des ans, son utilisation a augmenté, cela ne fait aucun doute.

[Français]

Le président : Monsieur Forsyth, pourriez-vous fournir un complément de réponse au comité à la suite de la question du sénateur Dagenais?

Je tiens à vous remercier tous les cinq d'avoir témoigné aujourd'hui. Les sénateurs Plett et Mercer auraient, eux aussi, d'autres questions à vous poser. Nous comptons vous accueillir de nouveau à notre comité.

[Traduction]

Le sénateur Mercer (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président : Bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Je m'appelle Terry Mercer, sénateur de la Nouvelle-Écosse, et je suis le vice-président du comité.

Nous poursuivons aujourd'hui notre étude sur les priorités pour le secteur agricole et agroalimentaire canadien en matière d'accès aux marchés internationaux. Le secteur agricole et agroalimentaire joue un rôle important au sein de l'économie canadienne. En 2014, le secteur employait plus de 2,3 millions de personnes, soit un travailleur sur huit au pays, et comptait pour environ 6,6 p. 100 du produit intérieur brut du Canada.

Internationally, the Canadian agriculture and agri-food sector was responsible for 3.6 per cent of global exports of agri-food products. In 2014, Canada was the fifth largest exporter of agri-food products globally.

Canada is engaged in several free trade agreements. To date, 11 free trade agreements are in force. As well, the Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement, the Trans-Pacific Partnership and the Canada-Ukraine Free Trade Agreement have been concluded but not yet ratified. There are eight free trade agreement negotiations ongoing.

The federal government is also undertaking four exploratory trade discussions with Turkey, Thailand, the Philippines and the member states of Mercosur, which include Argentina, Brazil, Paraguay and Uruguay.

I'll ask my colleagues to introduce themselves, and then we'll get to the witnesses.

Senator Beyak: Senator Lynn Beyak from Ontario.

Senator Tardif: Claudette Tardif from Alberta.

Senator Oh: Victor Oh from Ontario.

Senator Plett: Welcome here. My name's Don Plett, and I'm from Manitoba.

[Translation]

Senator Gagné: Raymonde Gagné from Manitoba.

Senator Pratte: André Pratte from Quebec.

Senator Dagenais: Jean Guy Dagenais from Quebec.

[English]

Senator Ogilvie: Kelvin Ogilvie, Nova Scotia.

The Deputy Chair: Thank you, senators.

Today we have with us, from Keystone Agricultural Producers of Manitoba, Dan Mazier, President; and from Great Western Railway Ltd., Mr. Andrew Glastetter. Thank you for accepting our invitation. I'd like to invite the witnesses to make their presentations and, following that, we'll go questions from the senators.

Dan Mazier, President, Keystone Agricultural Producers of Manitoba: Good day. I'm Dan Mazier, President of Keystone Agricultural Producers of Manitoba. We are the largest farm policy group in Manitoba, representing the interests of all farm sectors on the overarching issues that affect our industry. This includes taxation, transportation, regulatory legislation and farm programming, just to name a few.

Our mandate is to foster profitability, sustainability and success in our industry, for current farmers and for the next farming generation.

À l'échelle internationale, le secteur agricole et agroalimentaire canadien compte pour 3,6 p. 100 des exportations mondiales de produits agroalimentaires. En 2014, le Canada pointait au cinquième rang des plus importants exportateurs mondiaux de produits agroalimentaires.

Le Canada a conclu plusieurs accords de libre-échange. À ce jour, 11 accords de libre-échange sont en vigueur, sans compter l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, le Partenariat Trans-Pacifique et l'Accord de libre-échange Canada-Ukraine qui ont été conclus, mais pas encore signés. De plus, huit accords de libre-échange sont en cours de négociation.

Le gouvernement fédéral a également entrepris des discussions commerciales exploratoires avec la Turquie, la Thaïlande, les Philippines et les pays membres du Mercosur, dont l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay.

Je vais demander à mes collègues de se présenter. Ensuite, nous passerons aux témoins.

La sénatrice Beyak : Sénatrice Lynn Beyak, de l'Ontario.

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

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

Le sénateur Plett : Bienvenue au comité. Je m'appelle Don Plett, et je viens du Manitoba.

[Français]

La sénatrice Gagné : Raymonde Gagné, du Manitoba.

Le sénateur Pratte : André Pratte, du Québec.

Le sénateur Dagenais : Jean-Guy Dagenais, du Québec.

[Traduction]

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

Le vice-président : Merci, chers collègues.

Aujourd'hui, nous accueillons le président de Keystone Agricultural Producers of Manitoba, M. Dan Mazier, ainsi que M. Andrew Glastetter, de la société Great Western Railway Ltd. Merci d'avoir accepté notre invitation. J'invite les témoins à présenter leurs exposés. Nous passerons ensuite aux questions des sénateurs.

Dan Mazier, président, Keystone Agricultural Producers of Manitoba : Bonjour. Je m'appelle Dan Mazier, et je suis le président de Keystone Agricultural Producers of Manitoba. Nous sommes la plus importante organisation agricole du Manitoba, et nous défendons les intérêts des agriculteurs de tous les secteurs d'activités pour les enjeux primordiaux qui touchent notre industrie, ce qui comprend la fiscalité, les transports, la réglementation et les programmes agricoles, pour n'en citer que quelques-uns.

Nous avons pour mandat de favoriser la rentabilité, la durabilité et la réussite pour les agriculteurs actuels et la prochaine génération.

KAP, as we're commonly known, is a member of the Canadian Federation of Agriculture, and I sit on the board of directors.

I am pleased to have this opportunity to speak to you today about agriculture in Manitoba and the need for international market access for our primary commodities.

Manitoba produces wheat and a variety of other crops like pulses, soybeans and canola. In fact, we produce 17 per cent of Canada's total canola crop and 20 per cent of Canadian soybean sales.

We are also one of the largest pork producers and exporters in Canada, and this includes both live animals and processed products. We also have robust beef, dairy, poultry and egg sectors.

Manitoba has over 19 million acres that produce food and that generate \$6 billion in cash receipts annually, and that's just in primary production. Another \$4 billion is generated from food processing, which is Manitoba's largest manufacturing sector.

Much of what we produce and process is exported to the U.S., Asia, Europe and South America. The new trade agreements we have seen recently will expand our opportunities in other countries, but developing new markets is of no use unless we can deliver there.

Western Canada relies heavily on rail transportation to get our goods to port, whether it's to Vancouver, Thunder Bay or Churchill. Speaking as a grains and oilseeds producer, I want to emphasize how important good rail service is for our sector.

However, it's no secret that, over the years, service we receive from the railways has not met our needs. Things came to a head in 2013-14, when a bumper crop, combined with slow railway service, led to many serious repercussions for farmers.

For example, port terminals were without rail service for 28 days during a three and a half month period that fall, and Canada lost sales because contract deadlines with international buyers could not be met. Not only that, it hurt our reputation as a reliable supplier.

Additionally, when there wasn't grain to load onto waiting ships or shipments were late, grain companies were charged a penalty by ship companies of between \$12,000 and \$18,000 per day per ship. That cost was passed right on to farmers.

Keystone Agricultural Producers, plus connu sous le nom de KAP, est membre de la Fédération canadienne de l'agriculture, et je siège à son conseil d'administration.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de vous entretenir aujourd'hui de l'agriculture au Manitoba et de la nécessité d'accéder aux marchés internationaux pour les produits primaires.

Le Manitoba est un producteur de blé, de diverses cultures céréalières, de légumineuses, de soja et de canola. En effet, nous produisons 17 p. 100 de la récolte canadienne de canola et 20 p. 100 de celle de soja.

Nous sommes également l'un des plus importants producteurs et exportateurs de porc au Canada, tant sur le plan des animaux vivants que des produits transformés. Nos secteurs des bovins à viande, des produits laitiers, de la volaille et des œufs sont également très solides.

Le Manitoba compte plus de 19 millions d'acres qui servent à produire de la nourriture et qui génèrent six milliards de dollars de recettes monétaires agricoles annuelles, et il ne s'agit là que de la production primaire. La transformation des aliments, qui constitue le plus important secteur manufacturier du Manitoba, génère quatre milliards de dollars de plus.

Ce que nous produisons et transformons est exporté en grande partie aux États-Unis, en Asie, en Europe et en Amérique du Sud. Les nouveaux accords commerciaux qui ont été conclus récemment nous permettront d'élargir nos possibilités dans d'autres pays. Cependant, la recherche de nouveaux débouchés n'est d'aucune utilité s'il ne nous est pas possible d'y livrer nos produits.

Les agriculteurs de l'Ouest canadien dépendent énormément du transport ferroviaire pour expédier leurs produits vers les terminaux portuaires, que ce soit celui de Vancouver, de Thunder Bay ou de Churchill. En tant que producteur de grains et d'oléagineux, je tiens à souligner l'importance d'avoir un service ferroviaire de qualité au sein de notre secteur.

Néanmoins, personne n'ignore que, depuis quelques années, le service ferroviaire n'est pas adapté à nos besoins. Les choses ont culminé en 2013-2014 quand une récolte exceptionnelle et la lenteur des services ferroviaires ont eu de nombreuses et graves repercussions pour les agriculteurs.

Par exemple, cet automne-là, les terminaux portuaires sont restés sans service ferroviaire pendant 28 jours au cours d'une période de trois mois et demi, et les agriculteurs canadiens ont perdu des ventes parce qu'il leur a été impossible de respecter les échéances prévues par les contrats avec les acheteurs étrangers. Qui pis est, cela a nui à notre réputation de fournisseur fiable.

En outre, quand elles n'avaient pas de grain à charger sur les navires en attente, ou que les expéditions étaient en retard, les sociétés maritimes faisaient payer aux entreprises céréalières des frais allant de 12 000 \$ à 18 000 \$ par jour et par navire. Ce coût était transféré directement aux agriculteurs.

Farmers lost money in the hundreds of millions — some estimates say billions — when the backlogged system led to an oversupply at local elevators. This drove local prices down compared to the price at port.

That had a significant impact on producers' ability to maintain cash flows, balance farm accounts and contribute to rural economic development.

In 2014, the Fair Rail for Grain Farmers Act was passed to address this crisis. Provisions of the act included extended interswitching rights, arbitration in shipper-rail contract disputes and the ability to set rail volume requirements if needed. However, these provisions were set to expire on August 1, 2016.

Our federal government has been working to extend these provisions for one year, and I want to thank this committee for its part in moving this forward. The Senate, as you know, voted to adopt the extension resolution last week. Yesterday, the House passed the motion. This extension will mean Western Canadian farmers can rest assured, knowing they'll be protected for the coming shipping season.

Now we must work to enshrine these key elements into the Canada Transportation Act because they are extremely important in maintaining an efficient transportation system.

The interswitching provision allows one railway to move the grain of another railway's customer up to 160 kilometres, instead of the traditional 30. This ensures shippers with only one choice of railway have fair and reasonable access to a rail system at a regulated rate.

The provision for volume requirements, used only when necessary, requires railways to move a government-determined amount of grain in a specified time period. Otherwise, the railways will face fines.

This ensures the grain transportation system will not face the massive backlogs and delays to port we saw several years ago.

Incorporating these measures into the Canada Transportation Act will protect shippers and farmers and help us to meet our contract obligations in the global marketplace and ensure that we can capitalize on new trade agreements.

Andrew Glastetter, General Manager, Great Western Railway Ltd.: Good morning, honourable senators. Thank you for inviting me to appear today to speak with regard to your study. My

Les agriculteurs ont également perdu des centaines de millions de dollars — des milliards, selon certaines estimations — lorsque l'engorgement du système a donné lieu à un excès de l'offre dans les silos de la région, ce qui a fait diminuer le prix local par rapport au prix du port.

Cela a eu des conséquences importantes sur notre capacité de maintenir une trésorerie, d'équilibrer les comptes des agriculteurs et de jouer un rôle à l'égard du développement économique rural.

En 2014, on a adopté la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain afin de régler la crise. Parmi les dispositions de la loi, mentionnons la prolongation des droits d'interconnexion, l'arbitrage des différends portant sur les marchés entre expéditeurs et sociétés ferroviaires, ainsi que la capacité de fixer les exigences des volumes de transport de grains, s'il y a lieu. Toutefois, ces dispositions arrivent à échéance le 1^{er} août 2016.

Le gouvernement fédéral travaille à en étendre d'un an la portée. Je tiens à remercier le comité pour sa contribution à faire avancer les choses. Le Sénat, comme vous le savez, a adopté la semaine dernière la résolution d'extension. Hier, la Chambre a adopté la motion. Grâce à cette extension, les agriculteurs de l'Ouest canadien pourront être protégés en vue de la prochaine saison d'expédition commerciale.

Désormais, nous devons collaborer afin d'établir ces éléments fondamentaux dans la Loi sur les transports au Canada : cela est extrêmement important pour le maintien d'un système efficace de transport.

La disposition sur l'interconnexion permet à un chemin de fer d'acheminer les grains d'un client d'un autre chemin de fer jusqu'à concurrence d'une distance de 160 kilomètres, plutôt que de la distance habituelle de 30 kilomètres. Cette mesure permet que les expéditeurs qui n'ont qu'un choix de compagnie de chemin de fer aient un accès équitable et raisonnable au réseau ferroviaire à un prix réglementé.

L'obligation de transporter un volume minimum, à laquelle on n'a recours qu'au besoin, exige des sociétés ferroviaires qu'elles transportent une quantité de grains déterminée par le gouvernement au cours d'une période déterminée. Autrement, la société ferroviaire sera passible d'une amende.

De cette façon, le système de transport du grain ne fera pas face à l'arriéré important et aux retards au port qu'il a connus il y a de cela quelques années.

L'intégration de ces mesures à la Loi sur les transports au Canada protégera les expéditeurs et les agriculteurs, nous aidera à nous acquitter de nos obligations contractuelles sur le marché mondial et nous permettra de profiter de nouveaux accords commerciaux.

Andrew Glastetter, directeur général, Great Western Railway Ltd. : Mesdames et messieurs les membres du comité, bonjour. Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui pour

presentation will include a description of our organization, will then focus on some of the components of Bill C-30 and will also touch upon the CTA review as it relates to market access.

The Great Western Railway, or GWR, is locally owned and operated. It is the largest of Saskatchewan's 14 short-line railways and serves communities over a 440 mile stretch of track in southwestern Saskatchewan. The GWR is proud to serve the most producer car loading sidings of any short-line railway in Canada. In our last fiscal year ending in October, we shipped just over 5,000 car loads of grain for export. CP Rail is our Class I carrier that we interchange with at Assiniboia, Saskatchewan.

Although I understand that the one-year extension has already been voted on regarding the Fair Rail for Grain Farmers Act, I would like to touch upon the impact to our operation for future consideration. In 2014, when the act was put in place, I certainly understood then, and continue to support now, that the intent, certainly for part of the bill, was to ensure the maximum movement of grain within the operating system at that time.

I must add that fair comment has been made by the Class I carriers with respect to a record crop year, compounded by an extreme winter in 2013. I can attest that these conditions would certainly have made the task much more difficult than many would think. The difference between an average, albeit usually tough, Canadian winter, and the extreme operating conditions we saw that year do make for an altogether different challenge from a rail operating perspective.

Still, by my experience, there were many things the Class I carriers could have done to ensure better flow and movement of Canadian grain to export. Since my arrival this past year at Great Western Railway, I've realized that while the act was well-intended and did have many positive results, it had detrimental effects to the Great Western Railway specifically, its producer car loading facilities and the growers we serve in our area.

The focus on mandating one overall weekly volume requirement promoted the Class I carriers to further prioritize the use of their main line operations and locations closest to port. To a degree, that made the issue worse for many short lines and farmers in Saskatchewan. For example, while the backlog of traffic was building across the whole system, at one point after the measures of the act were imposed most of the seven major inland

présenter mes observations dans le cadre de votre étude. Au cours de mon exposé, je vous présenterai une description de notre organisation, puis je me concentrerai sur certaines dispositions du projet de loi C-30. J'aborderai également les aspects de l'examen de la LTC liés à l'accès aux marchés.

Great Western Railway, ou GWR, est une entreprise détenue et exploitée localement. Il s'agit de la plus importante des 14 lignes ferroviaires sur courte distance de la Saskatchewan, et elle dessert les collectivités réparties le long d'un tronçon ferroviaire d'une longueur de 440 milles dans le sud-ouest de la Saskatchewan. Nous sommes fiers d'être la ligne ferroviaire sur courte distance qui dessert plus grand nombre de voies d'évitement pour le chargement des wagons de producteurs au Canada. Au cours de notre dernier exercice financier, qui s'est terminé en octobre, nous avons expédié un peu plus de 5 000 wagons de grain destiné à l'exportation. La correspondance se fait à Assiniboia, en Saskatchewan, avec le CP, notre transporteur de catégorie I.

Je suis conscient que la prolongation d'un an des dispositions de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain a déjà été approuvée, mais j'aimerais tout de même parler des répercussions sur nos activités, aux fins de considération ultérieure. En 2014, lorsque la loi est entrée en vigueur, j'ai cru comprendre à ce moment-là — et j'y suis toujours favorable aujourd'hui — que l'objet, pour une partie du projet de loi, du moins, était de s'assurer de maximiser le transport du grain dans le cadre du système opérationnel.

Je me dois de souligner que les transporteurs de catégorie I ont fait valoir un point très valable concernant les effets conjugués de la campagne agricole record et de l'hiver extrêmement rigoureux, en 2013. Je peux vous confirmer que ces conditions ont rendu la tâche beaucoup plus difficile que beaucoup pourraient le penser. La différence entre nos conditions hivernales moyennes — certes difficiles — et les conditions extrêmes que nous avons connu cette année-là ont complètement changé la donne du point de vue de l'exploitation d'un réseau ferroviaire.

Il n'en demeure pas moins que, selon mon expérience, les transporteurs de catégorie I auraient pu faire beaucoup d'autres choses pour assurer un transport plus efficace du grain canadien destiné à l'exportation. Depuis mon arrivée à la Great Western Railway, l'année dernière, j'ai constaté que même si la loi était fondée sur de bonnes intentions et a permis d'obtenir de nombreux résultats positifs, elle a eu des effets nuisibles sur la Great Western Railway, ces installations de chargement des wagons de producteurs ainsi que sur les producteurs que nous servons dans notre région.

L'accent mis sur l'obligation de transporter un volume minimum de grain par semaine a incité les transporteurs de catégorie I à prioriser davantage l'utilisation de leurs lignes principales et de leurs installations situées près des ports. Dans une certaine mesure, cela a empiré la situation de nombreux exploitants de chemins de fer d'intérêt local et de producteurs de la Saskatchewan. À titre d'exemple, tandis que l'arriéré de trafic

grain terminals that form much of our railway's competition were seeing a two- to four-week backlog, where many of our local customers were 22 weeks behind.

I can say that there were measures we could have taken at the Great Western Railway to have been better managed on our end as well, for example, by promoting a tighter focus on ensuring accurate car orders in the system. This would have helped the accuracy of the reporting at the time.

The imbalance in car supply resulted in much traffic from our growing area being trucked to main line facilities or across the border to United States destinations. The loss of local rail traffic was substantial and it is still difficult to recover from as it's always more difficult to get a customer back once lost.

The increased trucking from the local area has taken a toll on our local road system, which has led to increased tax dollars being spent on highway infrastructure. We have had many examples in our part of the province where we have seen a shift of traffic from local rail now moving by truck to main line or U.S. destinations, where the rapid rate of road deterioration is extreme.

This also has a negative impact on our environment. Shipping freight by rail versus truck can reduce the impact on our environment by 75 per cent, due to our ability to haul more tonnage per mile per litre of fuel.

It's important to note that over the past couple of years we have worked very hard locally, and progressed on many fronts at GWR in looking at our own efficiencies and ensuring that we are doing our part to be a more effective partner in the shipping process. This has served to strengthen an already strong working relationship with CP, and I am confident that we are in a better position going forward when it comes to car supply. If the focus will return again to mandating minimum volumes without condition, I fear we could see more traffic loss from our line.

I would rather encourage a form of regulating minimum volumes in only the most extreme of cases, but there should be an all-encompassing application that would see a fair allocation across all corridors and rail lines, including the short lines in small-town Saskatchewan.

On the subject of the Canadian Transportation Agency review, the recommendation to ultimately remove the maximum revenue entitlement could have a negative impact on effective and fair

s'accroissait dans l'ensemble du réseau, quelque temps après l'entrée en vigueur des dispositions de la loi, la plupart des sept plus importants silos de grains intérieurs des concurrents de nos sociétés ferroviaires avaient un arriéré de deux à quatre semaines, alors que cet arriéré était de 22 semaines pour bon nombre de nos clients locaux.

Je peux vous dire que la Great Western Railway aurait pu prendre certaines mesures pour mieux gérer les choses de son côté, notamment en mettant un accent accru sur l'exactitude des données concernant la livraison des wagons dans le système. À l'époque, cela aurait favorisé l'exactitude des rapports.

En raison du déséquilibre d'approvisionnement en wagons, une bonne partie du volume provenant de notre région de production a été transportée par camion jusqu'aux installations des lignes principales, voire jusqu'aux destinations de l'autre côté de la frontière, aux États-Unis. La baisse du trafic ferroviaire à l'échelle locale a été considérable et nous n'avons toujours pas retrouvé les niveaux antérieurs, car il est toujours difficile de regagner la confiance d'un client une fois qu'on l'a perdue.

L'augmentation de la circulation de camions dans la région a eu des répercussions sur le réseau routier local, ce qui a entraîné une augmentation des dépenses publiques pour les infrastructures autoroutières. Dans notre secteur de la province, on trouve beaucoup d'exemples d'une accélération extrême de la détérioration des routes découlant de la transition du transport par rail au transport par camion pour le transport du grain jusqu'aux lignes ferroviaires principales ou jusqu'aux destinataires aux États-Unis.

Cela a aussi un effet négatif sur notre environnement. Comparativement au transport par camion le transport de marchandises par rail peut entraîner une réduction de l'ordre de 75 p. 100 des répercussions pour notre environnement, étant donné notre capacité de transporter un nombre total de tonnes plus élevé, par mille et par litre de carburant.

Il est important de noter qu'au cours des deux ou trois dernières années, nous avons fait des efforts considérables à l'échelle locale, et notre entreprise a réalisé des progrès à bien des égards au chapitre de l'efficacité de façon à être un partenaire plus efficace dans la chaîne de transport. Cela nous a permis de renforcer notre relation déjà solide avec le CP. J'ai confiance que nous sommes maintenant en meilleure posture quant à l'approvisionnement futur en wagons. Si on songe de nouveau à imposer des volumes minimums, sans condition, je crains que cela n'entraîne encore une fois une baisse de trafic sur notre tronçon.

Je recommanderais plutôt de réglementer les volumes minimaux que dans les situations exceptionnelles, mais l'application d'une telle mesure devrait être uniforme de façon à favoriser une répartition équitable pour tous les tronçons et tous les réseaux ferroviaires, y compris les chemins de fer d'intérêt local dans les régions rurales de la Saskatchewan.

En ce qui concerne l'examen de l'Office des transports du Canada, la recommandation visant à éliminer, à terme, les questions liées à la détermination du revenu admissible maximal

market access for grain. While I would not normally support regulation in this area in most commercial situations, I do see the vast majority of our extensive rail network in Canada as having a sort of dual monopoly, with most customers being captive. The ability to freely dictate rates in such a system could be detrimental to many farmers and small- to mid-size shippers, which make up much of the landscape of rural Saskatchewan.

The CTA review proposed a modernization of the Maximum Revenue Entitlement program, leading up to full removal within seven years. I would rather support a thorough review resulting in a modernization or overhaul of the MRE, but without the proposed full sunset of the concept.

A further note regarding rates is that we currently have to review the shipping rate structure over recent years. It has recently been brought to our attention by shippers that rates have shifted in a manner that may be more prohibitive to shipping off of our line when compared to rate changes from other origins. I will have to work closely with CP to better understand what has changed, if anything, in their approach to pricing shipping rates from our origin stations to ensure fairness across the board.

The last area I wish to speak on with respect to market access for grain deals literally with physical access itself. One of the most common concerns I hear from my customers is a lack of access at port. To put this into context, it's important to understand that short lines had been created when the large grain companies closed their facilities and moved their operations to centrally located facilities on the main rail lines. The rail companies sold the track to small independent rail operators such as the GWR, and therefore our customers are normally grain companies and buyers who do not have port terminal facilities of their own. New prospective international buyers of grain that have become interested in buying grain from our growers in our local area are very concerned about the lack of port access.

With respect to two of the main ports, they are virtually shut out at Vancouver and very limited at Thunder Bay. In our case at the Great Western Railway, much of our quality durum crop has traditionally moved south by rail into the U.S. market. Of course, with the U.S. having such a strong crop of their own this past year, compounded by the negative shipping cost impact of the

pourrait avoir un effet négatif quant à un accès aux marchés efficace et équitable pour le secteur du grain. Je ne suis pas habituellement favorable à la réglementation à cet égard pour la plupart des activités commerciales, mais je constate qu'il existe, en quelque sorte, un double monopole qui touche la majeure partie du vaste réseau ferroviaire au Canada, de sorte que la plupart des clients en sont dépendants. Dans un tel système, la capacité de fixer sans contrainte la tarification pourrait nuire à de nombreux producteurs et expéditeurs de petite à moyenne taille, qui représentent une part importante du tissu économique des régions rurales de la Saskatchewan.

Dans le cadre de l'examen de l'Office des transports du Canada, il a été proposé de moderniser le Programme de revenu admissible maximal, jusqu'à son élimination complète, d'ici sept ans. Je serais plutôt favorable à un examen exhaustif visant une modernisation ou une refonte du programme, mais sans l'idée d'y mettre fin.

J'aimerais ajouter une observation au sujet de la tarification : il faut examiner dès maintenant la structure tarifaire d'expédition au cours des dernières années. Récemment, les expéditeurs nous ont récemment informés de changements importants à la tarification qui rendent l'expédition sur notre réseau plus coûteuse comparativement aux changements à la tarification d'autres acteurs. Je travaillerai en étroite collaboration avec le CP pour mieux comprendre la nature des changements, le cas échéant, quant à l'approche du transporteur pour la détermination des tarifs d'expédition à partir de nos installations d'origine afin de garantir une tarification équitable pour tous.

Le dernier point que j'aimerais aborder concernant l'accès des producteurs de grain aux marchés porte sur l'accès physique comme tel. Le manque d'accès aux ports est l'une des préoccupations les plus courantes soulevées par mes clients. Pour mettre les choses dans leur contexte, il est important de comprendre que les chemins de fer d'intérêt local ont été créés à l'époque où les sociétés céréalières fermaient leurs installations pour déplacer leurs activités vers des installations centralisées le long des principales lignes de chemin de fer. Les sociétés ferroviaires ont vendu les lignes à de petits exploitants de chemins de fer indépendants, comme GWR. Donc, habituellement, notre clientèle se compose d'entreprises céréalières et d'acheteurs qui n'ont pas leurs propres terminaux portuaires. Les potentiels acheteurs étrangers de grains qui montrent un intérêt pour les produits céréaliers de nos producteurs locaux sont très préoccupés par le manque d'accès aux ports.

En ce qui concerne les deux principaux ports, ils n'ont pratiquement aucun accès au port de Vancouver et un accès très limité à celui de Thunder Bay. Il faut savoir que dans le cas de la Great Western Railway, la majeure partie de notre blé dur de grande qualité était habituellement transportée par rail jusqu'au marché américain. Évidemment, étant donné la récolte

Canadian dollar, we have seen this market all but disappear in this current fiscal year.

Having access to port facilities is critical to ensure adequate access to international markets for our grain. We have recently received a very positive approach from CP to support our marketing efforts and work with us on being able to provide unit train incentive pricing, or rebates to shippers, should they be able to target the unit train volumes off our line, unit trains being trains of 100 cars or more, targeted to one destination.

While the logistics to do this from a short line point of view, without the major high throughput terminals, will prove to be challenging, it could be a very significant step toward improving local shipping opportunities for our growers.

One of the first questions, however, is: What do we have for port access once we determine that we can move unit trains from our short line? With most port assets owned by the big players in Canadian grain, we are very limited as to who, if anyone, will take these unit trains at port.

To wrap up, world grain markets are very competitive and Canadian grain must compete with other nations that grow grain much closer to tidewater. Short lines such as the GWR can play a major part in the supply chain by providing less trucking and, therefore, lower cost from farm gate to delivery point and by providing more efficient, lower-cost rail operations, all the while providing improved environmental impact and more local jobs.

But in order to survive, we need access to adequate car supply, competitive long haul rates and cost-efficient access to port facilities. Thank you.

The Deputy Chair: Thank you, gentlemen, for your presentations. We'll now go to questions from senators, and we will start with Senator Plett.

Senator Plett: Thank you. I monopolized a good part of the previous panel, so I will be brief this time to allow my colleagues an opportunity.

Gentlemen, I was the sponsor in the Senate on Bill C-30 and was proud to have been that. I also seconded the motion to extend this for another year, a week or two ago when the Leader of the Government in the Senate, Senator Harder, introduced that motion. I'm glad, of course, that the government has now implemented that.

exceptionnelle aux États-Unis l'an dernier, jumelé à l'effet négatif de la valeur du dollar canadien sur les coûts d'expédition, ce marché est presque disparu au cours du présent exercice.

L'accès aux installations portuaires est essentiel à l'accès adéquat du grain canadien aux marchés internationaux. Des progrès très positifs ont eu lieu récemment avec le CP, qui souhaite appuyer nos efforts de commercialisation et collaborer avec nous, pour que nous puissions offrir des prix incitatifs pour le transport par train-bloc, ou des rabais aux expéditeurs, à ceux qui pourront atteindre le volume requis pour le transport par train-bloc sur notre ligne. On entend par train-bloc des trains d'au moins 100 wagons, vers une seule destination.

Bien qu'il puisse être difficile pour les compagnies de chemin de fer d'intérêt local de le faire, sur le plan logistique, sans les principaux terminaux à haute capacité, cela pourrait être une mesure très importante pour l'amélioration de l'offre de services de transport à l'échelle locale pour les producteurs.

Toutefois, l'une des premières questions est la suivante : lorsque nous aurons déterminé que nous pouvons utiliser les trains-blocs de notre chemin de fer d'intérêt local, dans quelle mesure aurons-nous accès aux ports? Étant donné que la plupart des installations portuaires appartiennent aux principaux acteurs du secteur canadien des grains, nos options sont très limitées quant à ceux, le cas échéant, qui donneront accès au port à nos trains-blocs.

En terminant, les marchés mondiaux des céréales sont très concurrentiels, et les producteurs de grains canadiens sont en concurrence avec ceux d'autres pays dont les zones de culture sont beaucoup plus près des ports de mer. Les chemins de fer d'intérêt local comme la GWR peuvent jouer un rôle primordial dans la chaîne d'approvisionnement. Ils permettent en effet de réduire le recours au transport par camion et réduisent par conséquent les coûts des producteurs pour le transport de la ferme au point de livraison. Ils offrent en outre des services ferroviaires plus efficaces et moins coûteux, réduisent l'impact environnemental et favorisent la création d'emploi à l'échelle locale.

Pour survivre, cependant, il nous faut un approvisionnement en wagons adéquat, des tarifs concurrentiels pour le transport sur de longues distances, et un accès rentable aux installations portuaires. Merci.

Le vice-président : Merci de vos exposés, messieurs. Nous passons maintenant aux questions des sénateurs; nous commençons par le sénateur Plett.

Le sénateur Plett : Merci. J'ai monopolisé une bonne partie de la discussion avec le groupe de témoins précédent. Je serai donc bref, afin de permettre à mes collègues de poser des questions.

Messieurs, j'ai parrainé le projet de loi C-30 au Sénat et j'en suis fier. J'ai aussi appuyé la motion visant à le prolonger d'un an, présentée au Sénat il y a une semaine ou deux par le sénateur Harder, représentant du gouvernement au Sénat. Je suis bien sûr ravi que le gouvernement ait mis cette mesure en œuvre.

This is more of a comment, but I would like both of you to respond.

One of the main reasons for that bill was that the big guys were not moving the grain. It was not to get after short-line rails; it was to get the big guys to start moving grain instead of oil, and we had nothing but pushback from them. Even at this committee they pushed back on that, and it was very evident. They cited a hundred different reasons, such as having had a harsh winter. We have cold winters in Canada every year, especially in Western Canada, where I'm from. That was the biggest pushback, and I think we made the right decision then and I think the government is making the right decision now.

That's really in the way of a comment. I wouldn't mind if you would like to respond, but I'm happy the government did what they did then and with what they're doing now. I believe it helps one of the main industries in the country, certainly in Western Canada, and that is the farmers. I think that is where we need to make sure that the big railway conglomerates do not take over. It's not the short lines, certainly. I agree that you lost business, but you lost business because the railways weren't moving the grain, and that was the net result of it. If you have a comment, please share it. Thank you very much. That's my last question.

Mr. Glastetter: Certainly from the Great Western Railroad point of view, as I noted in my presentation, I supported and understood the intent of it. It was a crisis situation and it needed to be dealt with quickly. My comments for suggestions are to improve it. Should we take a look at or revisit it in the future, we have a one-year extension in place. Like anything else, it's put in place to make improvements as we move forward. Our opinion would be that we would like to see conditions that would also give some protection to the short lines and the smaller shippers on the line. I understand it being put in place and for good reason. It moved a lot of grain; there's no doubt about that. Like anything else, we can make improvements; and my suggestions are to that effect.

Mr. Mazier: What really shocked me was the amount of potential it removed for economic activity in Canada. There are estimates that up to \$7 billion have been removed from Canada's economic activity because our grain could not get to market.

The market was calling for it and the port prices were through the roof; yet our prices at the farm gate were zero. There was zero bid at a certain time on the Prairies. That's a cause for concern. The farmers did everything right. They produced a record crop, and mother nature cooperated. We were ready to capitalize on that. That's building resiliency and that's the way it should work; but the railways didn't get the memo.

Ce que je vais dire est davantage une observation qu'une question, mais j'aimerais que vous y réagissiez tous les deux.

L'une des principales raisons d'être de ce projet de loi était que les grandes compagnies ne livraient pas le grain. L'objectif du projet de loi n'était pas de s'en prendre aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local, mais plutôt de faire en sorte que les grandes compagnies, qui opposaient une forte résistance, se remettent à transporter du grain au lieu du pétrole. Même lors de leur comparution devant ce comité, leurs protestations étaient très évidentes. Elles ont invoqué des centaines de raisons, comme l'hiver rigoureux. Au Canada, il fait froid chaque année pendant l'hiver, surtout dans l'Ouest, d'où je viens. C'était la principale contestation à ce moment-là et je pense que le gouvernement a pris la bonne décision alors et qu'il prend encore une fois la bonne décision maintenant.

Il s'agit vraiment d'une observation. Vous pouvez y réagir si vous le souhaitez, mais je suis heureux de la décision que le gouvernement a prise alors et de celle qu'il vient maintenant de prendre. Je pense que cela aide les agriculteurs, qui constituent l'une des principales industries du pays, surtout dans l'Ouest canadien. Selon moi, nous devons veiller à ce que les grands conglomerats ferroviaires ne prennent pas le contrôle de la situation. Ce n'est certainement pas ce que font les compagnies de chemin de fer d'intérêt local. Je sais que vous avez perdu des clients, mais c'est la conséquence du refus des sociétés ferroviaires de livrer le grain. Si vous avez des commentaires, n'hésitez pas à les faire. Merci beaucoup. C'était ma dernière question.

M. Glastetter : Comme je l'ai signalé au cours de ma présentation du point de vue de la Great Western Railroad, j'ai appuyé et compris l'objectif de la loi. Il y avait une crise qu'il fallait dénouer rapidement. Les suggestions que j'ai formulées visent à améliorer la loi. Nous avons un an de plus pour l'examiner ou la repenser. Comme toute autre chose, elle a été mise en place pour que des améliorations y soient apportées par la suite. Ce que nous voudrions, c'est que les chemins de fer d'intérêt local et les petits expéditeurs bénéficient de certaines mesures de protection. Je comprends pourquoi cette loi a été mise en place et la raison est valable. Elle a permis de livrer beaucoup de grain, cela ne fait aucun doute. Comme tout le reste, elle peut être améliorée et mes suggestions vont dans ce sens.

M. Mazier : Ce qui m'a vraiment choqué, c'est à quel point cette crise a nui à l'activité économique au Canada. On estime que l'activité a chuté de quelque 7 milliards de dollars parce que nos céréales ne se rendaient pas jusqu'au marché.

Le marché les réclamait et les prix au port ont atteint des sommets, mais les prix à la ferme étaient nuls. Dans les Prairies, à un moment donné, il n'y avait aucune soumission. C'est inquiétant. Quant aux agriculteurs, ils ont fait tout ce qu'il fallait. Ils ont produit une récolte record et dame Nature a coopéré avec eux. C'est ainsi que l'on renforce la résilience et que les choses devraient fonctionner, mais les sociétés ferroviaires n'ont pas compris le message.

We've got to fix this problem. What drives me nuts about this whole situation is that under the contract they've agreed that they're going to haul some grain; and they're not completing that contract. It's handcuffing the Western Grain Elevator Association. Those guys have markets but no one can deal with the railways.

We need some sort of regulation, and thank you very much for bringing in that act as it brought a lot of attention to the problem, if nothing else. If that hadn't been done, this problem would have continued unnoticed. Now we've got it on everybody's radar, not only at Agriculture but also at Transport; and International Trade gets it. I think we need this multi-department approach moving forward to make sure it doesn't happen again.

I keep on pushing, and I know it's going to be an uphill battle but it's up to all of us. Agriculture has a lot of potential if we're allowed to actually be part of the game and are treated fairly.

[Translation]

Senator Dagenais: I would like to come back to the issue of rail transportation. Last year, the president of CP testified before our committee. CP claims to be the owner of trains, CN claims to be the owner of rails, and you have the cars. I understand that you have to negotiate with all those people, but do you have to hold intensive negotiations with railway companies? Are they willing to deliver on time? We were told that grain was rotting in silos, or that those companies preferred transporting oil, as it is more profitable. Are they indifferent to your objectives? There seems to be a problem between car owners and railway owners. That seems to be a major problem for grain transportation.

[English]

Mr. Glastetter: Certainly at Great Western Railroad we negotiate with CP, which is our Class I carrier on certain agreements that we have in place for haulage having to do with levels of service, operating conditions and rail rates.

To be honest, I think we may be a little bit of a different story than many other short lines. We have a strong working relationship with CP. We did suffer greatly for car supply and car allocation at the time. I was not with Great Western Railroad at the time, but I've certainly brushed up on the history. There were very many issues with service, trying to get communication in place as to when trains would arrive and cars would be available for our shippers. The length of time it took to get cars in place was extreme. It was very detrimental to our railway and to the farmers; there's no doubt about that. From my understanding, CP certainly could have done many things to improve the situation, but they just didn't take place.

Ce problème doit être réglé. Ce qui me fâche dans tout cela, c'est qu'en vertu du contrat qu'elles ont conclu, les compagnies de chemin de fer ont convenu de transporter du grain, mais elles n'honorent pas ce contrat. La Western Grain Elevator Association a les mains liées. Elle a des débouchés, mais personne n'arrive à s'entendre avec les compagnies de chemin de fer.

Il faut que la question soit réglementée et nous vous remercions d'avoir adopté cette loi, parce qu'elle a attiré une attention considérable sur le problème, à défaut d'autre chose. Autrement, le problème serait demeuré dans l'ombre. Il s'agit maintenant d'une priorité pour tout le monde, à Agriculture Canada et à Transports Canada, mais aussi au Commerce international. Je pense que cette approche pangouvernementale est nécessaire pour veiller à ce qu'une telle situation ne se reproduise pas.

Je continue d'exercer des pressions et je sais que la bataille sera dure, mais c'est à nous tous d'agir. Le secteur agricole a beaucoup de potentiel si on le laisse prendre sa place et qu'on le traite de façon équitable.

Le sénateur Dagenais : J'aimerais que l'on revienne à la problématique du transport par rail. L'année dernière, le président du CP a témoigné devant notre comité. Le CP se dit propriétaire des engins, le CN se dit propriétaire des rails, et vous avez les wagons. Je comprends qu'il faille négocier avec tout ce beau monde, mais êtes-vous obligé de tenir des négociations intensives avec les compagnies ferroviaires? Sont-elles disposées à livrer à temps? On nous mentionnait que le grain était en train de pourrir dans les silos, ou encore qu'on préférerait transporter du pétrole, parce que c'est plus payant. Ces compagnies sont-elles indifférentes à vos objectifs? Il semble y avoir un problème avec les propriétaires des wagons et les propriétaires de rails. Il semble que ce soit un problème majeur pour le transport du grain.

[Traduction]

M. Glastetter : Certainement, la Great Western Railroad négocie avec le CP, qui est notre transporteur de catégorie I pour certaines de nos ententes de transport, en ce qui concerne les niveaux de service, les conditions d'exploitation et les tarifs ferroviaires.

En toute honnêteté, je pense que notre expérience diffère quelque peu de celle de nombreux autres chemins de fer d'intérêt local. Nous avons une bonne relation de travail avec le CP. À l'époque, nous avons beaucoup souffert de l'approvisionnement et de l'attribution des wagons. Je ne travaillais pas à la Great Western Railroad à ce moment-là, mais je me suis tenu au courant de cette histoire. Il y a eu beaucoup de problèmes relativement au service et nous tentions d'établir une bonne communication pour savoir quand les trains allaient arriver et quand les expéditeurs allaient recevoir des wagons. Il a fallu une éternité pour mettre les wagons en place. Il ne fait aucun doute que cela a nui grandement à notre compagnie de chemin de fer et aux agriculteurs. D'après

As I alluded to in my presentation, there are some things we could do better to help facilitate that a little, like making sure we're being more efficient and that we understand we need to be available 24-7 to service our customers and to accept traffic from CP. We need to be more flexible and communicate better with our people on car orders to ensure that they're accurate.

While there were things we could do, we've done a lot of work on that in the last year. It has helped our relationship with CP, making sure they understand that we're committed to moving their assets quickly and handling them with the high level of respect they need.

Currently, I find them open for us to work with. In July and August last year, when we were cleaning up the previous crops, volumes were busy and traffic was high, and they were meeting 100 per cent of our car allocation needs at a time when a lot of their system was receiving only about 80 per cent to 85 per cent of car allocation. We may be an exception, but we have a very strong working relationship and it's going well. I see the future as strong there.

I haven't seen any issues where they were perhaps favouring oil. At the time in 2013-14, for the Class Is oil represented only 2 per cent of their shipping. They didn't feel it had an impact on overall shipping. In my opinion, the oil was a fairly new and growing business for them. I saw them making changes in their networks to facilitate future growth. Often when you make those changes, it has a vast impact on your hub and rail operations; and it did make things difficult. It certainly had an impact, in my opinion.

[*Translation*]

Senator Dagenais: I heard you talk about CP. Does that mean CN is being completely left out?

[*English*]

Mr. Glastetter: Certainly, I have some experience with CN. I like to speak only on my experience as I don't think it's fair to speak where I don't have full knowledge. I admit that in 2013-14 I was actually with another short-line company where I oversaw three different railway operations in Canada. We interchanged and worked closely with CN on two of those locations. We saw challenges from that end.

ce que j'ai compris, le CP aurait pu prendre de nombreuses mesures pour améliorer la situation, mais il ne l'a tout simplement pas fait.

Comme je l'ai mentionné dans ma présentation, certains points pourraient être améliorés pour faciliter les choses, comme veiller à améliorer notre efficacité, comprendre que nous devons être au service de nos clients 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et accepter le passage des trains du CP. Nous devons devenir plus souples et assurer une meilleure communication avec nos employés qui s'occupent des demandes de wagons pour confirmer l'exactitude de celles-ci.

Il y avait de nombreux points que nous pouvions améliorer et nous y avons consacré beaucoup d'efforts au cours de la dernière année. Cela a contribué à améliorer nos rapports avec le CP, car nous lui avons bien fait comprendre que nous étions déterminés à livrer ses biens rapidement et à les traiter avec le respect nécessaire.

À l'heure actuelle, j'estime que le CP est ouvert à travailler avec nous. En juillet et août dernier, alors que nous écoulions la récolte précédente, les volumes étaient élevés et la circulation était intense, mais le CP a comblé 100 p. 100 de nos besoins en matière d'attribution de wagons, et ce, à un moment où beaucoup d'autres réseaux ne recevaient que 80 à 85 p. 100 des wagons qui leur étaient attribués. Nous sommes peut-être une exception, mais nous avons une excellente relation de travail avec le CP et les choses vont bien. J'entrevois un avenir prometteur.

Je n'ai pas eu connaissance de situations où la priorité a été accordée au pétrole. En 2013-2014, le pétrole ne représentait que 2 p. 100 des marchandises expédiées par des transporteurs de catégorie I, qui n'ont pas estimé que cela avait eu une incidence sur l'ensemble des expéditions. Selon moi, le pétrole était pour eux un client relativement nouveau et la demande était en croissance. J'ai remarqué qu'ils avaient apporté des changements à leurs réseaux pour faciliter la croissance dans ce secteur. Souvent, quand on fait ce genre de changements, ceux-ci ont des effets considérables sur les activités et les centres ferroviaires, ce qui a posé des problèmes. À mon avis, cela a certainement influencé la situation.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Je vous ai entendu parler du CP. Est-ce à dire qu'on oublie complètement le CN?

[*Traduction*]

M. Glastetter : J'ai un peu d'expérience avec le CN. Je préfère parler seulement de mon expérience, parce que je trouve injuste de me prononcer sur une situation que je ne connais pas bien. En 2013-2014, je travaillais pour une autre compagnie de chemin de fer d'intérêt local où je supervisais trois exploitations de chemin de fer distinctes au Canada. Nous avons établi des interconnexions et travaillé en étroite collaboration avec le CN dans deux d'entre elles. J'ai remarqué certaines difficultés de ce côté.

I was responsible for watching oversea rail shipments coming on our line that were destined for the Port of Churchill. We saw extreme loss of allocation of carloads during this period; and our expectation on what we were supposed to receive for service was not met consistently.

A railway I was overseeing in Saskatchewan at the time had issues with access to the yard in Saskatoon due to congestion. A lot of that congestion had to do with oil traffic that was moving through there. In that case, there was a change going on in CN's network, and they were rerouting a lot of stuff through Saskatoon that did not traditionally go through there. It definitely added to the congestion.

I have seen experience from both sides. The issues are very similar with both Class I railways.

Mr. Mazier: In 2013-14, we went to zero service as they weren't showing up. When cars are ordered through the elevators, they are put on a schedule. All of a sudden there were pulse growers. A coalition got together and started to monitor all the elevator points. The grain monitoring program started looking at how often these cars were ordered and then how often they showed up and actually completed those orders.

For two years, not only 2013-14 but also 2014-15, they were operating at around 30 per cent to 50 per cent at the time. They were showing up and delivering those cars or dumping them off at the time they said they would. That went on for two years. Now, all of a sudden this year, we're sitting at 80 per cent to 90 per cent. Last week we were at 100 per cent; so something is going on. Oh, and by the way, the oil industry just happened to crash. All that time they were in denial.

The Deputy Chair: It had nothing to do with this.

Mr. Mazier: How do we fix that? The key is to understanding how the railways work and getting that data. We were looking at the crop logistics working group that the minister appointed. I was on the committee that the grain commission chaired. I couldn't get over the understanding of the whole railway system and how it worked. The whole industry understands it except the railways.

The railways basically have the control. They don't want gridlock, so they want control of it. I understand that but, on the other hand, they have to work with these businesses, and they're not. There are no repercussions to the railways at all. That is a key problem.

J'étais chargé de la surveillance des marchandises expédiées outre-mer qui arrivaient par notre ligne à destination du port de Churchill. Nous avons constaté d'énormes lacunes en matière d'attribution des wagons pendant cette période, et nous ne recevions pas toujours les marchandises que nous étions censés recevoir afin de les traiter.

À l'époque, je supervisais une société ferroviaire en Saskatchewan qui avait de la difficulté à accéder au triage de Saskatoon en raison de la congestion, qui était causée en grande partie par les wagons de pétrole qui y transitaient. Dans ce cas précis, un changement était en cours sur le réseau du CN et celui-ci déviait vers Saskatoon beaucoup de marchandises qui n'y transitaient pas habituellement. Il est certain que cela a alourdi la congestion.

J'ai pu observer les deux côtés et les problèmes sont très semblables chez les deux compagnies de chemin de fer de catégorie I.

M. Mazier : En 2013-2014, le service a été complètement interrompu parce que les transporteurs ne se présentaient pas. Les wagons qui sont commandés par l'intermédiaire des silos doivent suivre un horaire. Tout d'un coup, des producteurs de légumineuses se sont manifestés. Une coalition s'est formée et a commencé à surveiller tous les silos. Le Programme de surveillance des grains a entrepris d'examiner à quelle fréquence les wagons étaient commandés, puis à quelle fréquence ils étaient apportés sur les lieux et complétaient les commandes.

Pendant deux ans, c'est-à-dire en 2013-2014 ainsi qu'en 2014-2015, les transporteurs travaillaient de 30 à 50 p. 100 du temps. Les wagons étaient livrés ou vidés au moment convenu. Cela a duré deux ans. Puis, cette année, soudainement, le taux est devenu de 80 à 90 p. 100. Il était même de 100 p. 100 la semaine dernière. Il y a forcément quelque chose qui se passe. Et en passant, il se trouve que l'industrie pétrolière vient de s'effondrer. Pendant tout ce temps, les compagnies ont refusé d'admettre la vérité.

Le vice-président : Cela n'avait rien à voir.

M. Mazier : Comment peut-on remédier à cette situation? La solution consiste à comprendre le fonctionnement des compagnies de chemin de fer et à obtenir les renseignements appropriés. Nous nous sommes penchés sur le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes qui a été nommé par le ministre. J'ai fait partie du comité présidé par la Commission canadienne des grains. Je n'arrivais pas à comprendre comment fonctionne le système ferroviaire. Toute l'industrie comprend ce qui se passe, sauf les compagnies de chemin de fer.

Au fond, ce sont elles qui ont le contrôle. Elles veulent contrôler le réseau pour qu'il ne soit pas engorgé. Je comprends cela, mais elles doivent néanmoins travailler avec les entreprises, ce qu'elles ne font pas. La situation n'a absolument aucune répercussion sur les compagnies de chemin de fer. C'est un problème majeur.

[Translation]

Senator Dagenais: You say that they control the network. Does that make them arrogant? They have a monopoly, so they are the decision-makers. I met them once, and I felt that their attitude indicated that they had a monopoly and that they would decide whether they would transport grain or not, as they see fit. That was the impression I got.

[English]

Mr. Mazier: That's our problem in agriculture. We don't produce a widget, something that we can just turn off, like potash, fertilizer or a car. We produce based on nature's cycles.

We are different in agriculture, and that's why the grain-handling transportation system is all being analyzed right now. It needs to be handled differently. If we're going to capitalize on these trade agreements, we need the railways at the table to talk to them.

Having said that, they have come a long way. CN has created a customer service centre in Winnipeg. Kate Fenske is the new contact. She's in Winnipeg, and we've met with her. She is very open.

Their main focus right now is safety. They're talking to all the RMs and to the cities. I understand that completely. It should take top priority. Meanwhile, service should be coming in there.

From the agricultural point of view, when we're talking to the customer service rep we can talk about service as well.

The Deputy Chair: Talking railroads and service. Those are words we've not seen together very often.

Senator Tardif: Bill C-30 changed the interswitching track, I guess you would call it, from 30 kilometres to 160 kilometres. Has that improved your capacity to move grain and your ability to be more competitive on the market?

Mr. Glastetter: In the case of Great Western Railway, it's not something that our customers or shippers would have much access to in the case of interswitching, due to the fact that they are on a short line currently. If they're looking for a level of service from a different supplier, we're going to interchange with CP no matter what. So if they are looking to interchange with CN, they still have to go through CP to get to CN's line.

The availability for customers on our line is not really there, so we don't see it in practice in our case. I do understand it; it's been used to some application, and I understand that some areas have taken advantage of it and are quite happy with it. I know there's also the notion that, even if it's not being used to its fullest extent, perhaps it being in place adds to the competitive nature, at least.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Vous dites qu'ils contrôlent le réseau; est-ce là ce qui les rend arrogants? Ils ont le monopole, c'est donc eux qui décident. Je les ai rencontrés à une occasion, et je trouvais qu'ils affichaient une attitude selon laquelle ils avaient le monopole et qu'ils allaient ainsi décider s'ils transporteraient le grain ou non, selon leur bon vouloir. C'est l'impression que j'ai eue.

[Traduction]

M. Mazier : Voilà où est le problème pour le secteur agricole. Ce que nous produisons n'est pas un objet, ce n'est pas quelque chose qu'on puisse cesser de produire, comme de la potasse, de l'engrais ou des voitures. Notre production est basée sur les cycles de la nature.

L'agriculture est différente, et c'est pourquoi le système de transport et de manutention du grain fait actuellement l'objet d'une analyse complète. Il faut gérer cela différemment. Si l'on veut tirer profit des accords commerciaux, il faut que les compagnies de chemin de fer soient disposées à discuter.

Cela dit, elles ont fait beaucoup de progrès. Le CN a créé un centre de service à la clientèle à Winnipeg, dont Kate Fenske est la nouvelle personne-ressource. Nous l'avons rencontrée à Winnipeg et elle est très ouverte.

La sécurité est maintenant leur priorité. Elles sont en communication avec tous les GD et avec les villes. Je comprends tout à fait que la sécurité soit la grande priorité. Parallèlement, il faut aussi tenir compte du service.

Les intervenants du secteur agricole peuvent aussi en parler du service avec la représentante du service à la clientèle.

Le vice-président : Les compagnies de chemin de fer et le service, ce sont deux termes qu'on ne voit pas très souvent ensemble.

La sénatrice tardive : Le projet de loi C-30 a fait passer de 30 à 160 kilomètres la distance d'interconnexion des chemins de fer, si on peut l'appeler ainsi. Cela vous a-t-il permis de transporter davantage de grain et de devenir plus compétitifs sur le marché?

M. Glastetter : La distance d'interconnexion ne touche pas vraiment les clients ou les expéditeurs de Great Western Railway parce que ceux-ci sont situés sur une courte ligne. S'ils cherchent à obtenir un niveau de service d'un autre fournisseur, nous allons établir une interconnexion avec le CP de toute façon. S'ils veulent établir une interconnexion avec le CN, ils devront passer par le CP afin d'arriver à la ligne du CN.

Ce changement ne nous touche pas concrètement, parce que nos clients ne peuvent pas vraiment changer de ligne. Je comprends la mesure et elle a été appliquée dans certains cas. Je crois savoir que les régions qui en ont bénéficié sont très satisfaites. Je sais que certains ont tendance à croire que cette disposition, même si elle n'est pas utilisée à sa pleine mesure, peut au moins favoriser la compétitivité.

I can't speak to exact experience. We don't have anyone using it right now.

Mr. Mazier: It's helped out quite a bit in Manitoba as a tool to use to negotiate with the railways, if nothing else. Up to Emerson and all the way up to Winnipeg, it's helped out quite a bit.

I'm from Brandon, Manitoba, so the western part of the province, and I haven't heard too much coming up. They can come technically all the way up to Brandon, but I haven't heard too much about the benefit.

The elevators are generally saying that when they go to ship grain the rates are falling in those corridors where they can take advantage. That's a good thing, in general. Instilling that competition instead of "here we can do what we want."

Senator Tardif: Mr. Glastetter, in your presentation to us you indicated that you would like to be able to:

... provide unit train incentive pricing or rebates to shippers should they be able to target unit train volumes off our line. While the logistics to do this from a short line without major high throughput terminals will prove to be challenging, it may be a very significant step toward improving local shipping opportunities.

Could you explain that to me in everyday language?

Mr. Glastetter: The way the rate structures work within the rail industry, if you're shipping cars at what they call single-car rates — one car, three cars, ten cars — usually anything less than twenty-five cars — you're paying a higher premium rate.

If you have the ability to ship what they call a "unit train," which is going to be a single full train — typically, these days, more than 100 cars in a train, likely with all the same commodity and all going to the same location like an express train, it's not going to have to stop and be switched out at other destinations; it's straight to port and straight to unload — there are incentives.

There are rebates that the Class Is have traditionally offered for that type of service. That's why you see, up and down all the main lines, all the large cement main terminals that are able to load a 100-car or 120-car train in a 24-hour period.

From an efficiency point of view, it's really an extreme benefit for the Class I railways.

That opportunity to get that type of incentive shipping off short lines has usually been difficult. It's rare that you will see a large terminal like that on a short line. The short lines really came

Je ne peux donc pas parler par expérience parce que personne sur notre réseau n'y a recours.

M. Mazier : Au Manitoba, à défaut d'autre chose, cela a été très utile pour négocier avec les compagnies de chemin de fer. Cette mesure a été très avantageuse jusqu'à Emerson et à Winnipeg.

Je viens de Brandon, au Manitoba, dans l'ouest de la province, et je n'en ai pas beaucoup entendu parler. Techniquement, les compagnies peuvent venir jusqu'à Brandon, mais je n'ai pas tellement entendu parler des avantages.

En général, les responsables des silos disent que le coût d'expédition chute quand ils acheminent le grain par les corridors qui peuvent se prévaloir de cette disposition. Dans l'ensemble, instaurer cette concurrence est une bonne chose au lieu, car cela empêche les compagnies de chemin de fer de faire ce que bon leur semble.

La sénatrice Tardif : M. Glastetter, pendant votre présentation, vous avez dit que vous voudriez être en mesure de :

[...] pour que nous puissions offrir des prix incitatifs pour le transport par train-bloc, ou des rabais aux expéditeurs, à ceux qui pourront atteindre le volume requis pour le transport par train-bloc sur notre ligne [...] Bien qu'il puisse être difficile pour les compagnies de chemin de fer d'intérêt local de le faire, sur le plan logistique, sans les principaux terminaux à haute capacité, cela pourrait être une mesure très importante pour l'amélioration de l'offre de services de transport à l'échelle locale [...].

Pouvez-vous m'expliquer cela dans un langage courant?

M. Glastetter : Dans l'industrie du transport ferroviaire, les structures tarifaires sont telles que le taux majoré est plus élevé quand on expédie des wagons au tarif de wagons uniques, qu'il s'agisse d'un, deux ou dix wagons, quel que soit leur nombre en deçà de 25 wagons.

Des incitatifs sont offerts à ceux qui peuvent expédier un train-bloc, à savoir un train entier, généralement composé de plus de 100 wagons transportant tous le même produit vers une même destination, comme un train express, qui ne devra faire aucun arrêt ni être dirigé vers d'autres destinations. Le train va directement au port, où il est déchargé.

Il y a des remboursements offerts traditionnellement par les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 pour ce genre de service. C'est pourquoi on voit, le long de toutes les voies principales, de grands terminaux de ciment qui peuvent charger un train de 100 ou 120 wagons en 24 heures.

Du point de vue de l'efficacité, cela est vraiment extrêmement avantageux pour les transporteurs ferroviaires de catégorie 1.

Il est habituellement difficile d'obtenir des mesures incitatives pour l'expédition à partir de chemins de fer d'intérêt local. On voit rarement ce genre de grand terminal sur un chemin de fer d'intérêt

about because most of the grain was being moved from the short-line areas up to these main-line terminals.

We have smaller facilities that could load perhaps 25 cars a day at a time, or 22 cars at a time — some are reaching towards 50. The opportunity has been presented to us by CP that if we can find ways to accumulate unit trains off of our line at interchange — so it could be across various different loading facilities on our line — we could return back to CP a 100-car train to the same destination.

With a single shipper and a single buyer looking after the freight, they will offer the same incentives to us. That really helps close the gap quite a bit between the rate disparity between the main-line shippers and shipping off of our line to allow farmers to be able to deliver their product a lot closer to the farm, to get it to the railhead but still realize better shipping rates.

The problem with that right now for us is that most larger grain terminals on the main line that have traditionally used this unit train incentive own all of the port facilities where these trains are going to arrive at and get loaded into vessels to go overseas. Now we're going to get the opportunity to ship unit trains — it's very big plus from CP to us — much appreciated — but now we need to work on logistics on finding locations at port that are willing to accept trains from independent shippers rather than from the large Canadian grain companies.

Senator Tardif: Quickly, do you have the car capacity to put together a unit train?

Mr. Glastetter: Yes, certainly. We often handle between 130 and 150 cars a week when things are busy on our rail line, with much more capacity left over. It's just that those 130- or 150-car trains that we're handling back and forth to CP now, 20 cars may be going to Thunder Bay, 20 to Vancouver, 50 to the United States — they're going all over the place. Therefore, the shippers are paying the single-car rates for their products.

Senator Tardif: Thank you for that explanation.

Mr. Mazier: I guess there is an issue of trying to figure out where these interswitching points are, too. The elevator association has asked. We've asked. We can't find out where they are. No one will give us that information.

local. Ces chemins de fer sont en fait apparus parce que la majeure partie des grains était transportée des zones desservies par les chemins de fer d'intérêt local jusqu'aux installations terminales des voies principales.

Nous avons des installations plus petites qui peuvent charger environ 25 wagons par jour à la fois, ou 22 wagons à la fois — certains vont jusqu'à 50. Le CP nous a expliqué que si nous trouvons des moyens d'accumuler des trains-blocs à partir de notre ligne de chemin de fer aux interconnexions — en provenance de différentes installations de chargement sur notre ligne de chemin de fer — nous pourrions retourner au CP un train de 100 wagons vers la même destination.

Avec un expéditeur et un acheteur uniques s'occupant des marchandises, ils nous offriront les mêmes mesures incitatives. Cela aide vraiment à réduire la disparité des taux entre les expéditeurs des voies principales et les expéditions en provenance de notre chemin de fer, et les agriculteurs peuvent livrer leurs produits beaucoup plus près de la ferme et les acheminer vers le terminal tout en ayant quand même de meilleurs taux d'expédition.

Le problème que cela pose pour nous, actuellement, c'est que la plupart des grands terminaux céréaliers sur la voie principale qui utilisent traditionnellement cette mesure incitative de train-bloc possèdent toutes les installations portuaires où les trains arrivent et sont chargés sur des navires pour se rendre à l'étranger. Maintenant, nous aurons l'occasion d'expédier des marchandises à bord de trains-blocs — c'est une très grande faveur que le CP nous fait — et nous en sommes heureux. Cependant, nous devons trouver des emplacements dans des ports qui sont prêts à accepter des trains d'expéditeurs indépendants plutôt que des trains de grandes entreprises céréalières canadiennes.

La sénatrice Tardif : Pouvez-vous me dire rapidement si vous avez la capacité en wagons permettant de constituer un train-bloc?

M. Glastetter : Oui, absolument. Quand les affaires vont bien, nous remplissons de 130 à 150 wagons par semaine, et il nous reste encore une bonne capacité. La seule chose, c'est que des 130 à 150 wagons que nous envoyons au CP et qui nous reviennent actuellement, 20 wagons peuvent aller à Thunder Bay, 20 à Vancouver et 50 aux États-Unis — ils vont partout. Par conséquent, les expéditeurs paient le taux d'envoi d'un wagon pour leurs produits.

La sénatrice Tardif : Merci pour l'explication.

M. Mazier : Je pense qu'on essaie également de déterminer où se trouvent ces points d'interconnexion. L'Elevator Association le demande. Nous avons posé la question. Nous n'arrivons pas à savoir où ils se trouvent. Personne ne nous donne cette information.

We're also hearing that they're starting to take out some interswitching points — or reduce capacity, so you can't put these 100 cars there; you can only put 50 cars there. The railways, as we speak, are starting to reduce those areas where we can actually interswitch.

Senator Tardif: These are the Class I carriers?

Mr. Mazier: The Class I carriers. That is going on, as well as they say, "Sure, we've increased interswitching capacity," but then they're just going to take out the points where you can actually do it.

The Deputy Chair: Before I start the second round, I want to do my regular advertising here.

You keep shipping things west. When you go to Vancouver, where there are constant labour disruptions, I would like to mention the Port of Halifax that hasn't had a labour stoppage since 1976. It's also a day closer sail to India, Southern China and through the Suez than it is from Vancouver, so you should think about that.

In my other life, I'm also on the Transportation and Communications Committee, and Senator Plett was on that committee for a number of years, as well. We've heard so many times about empty container cars going west, through rural Saskatchewan, with farmers standing by the railroads ready to ship their product and empty container cars going west, not stopping. The railways say, "We don't know where all of our empty cars are."

If the empty cars had money in them, they'd know where they were pretty fast. There is money in it that they're missing out on, and we're not delivering products on time or in the good condition they should be in.

Are you seeing that problem, the fact that there are empty cars going west to the Port of Vancouver? Other than last week, you complained about not being able to get the cars you need.

Mr. Mazier: There are grain hopper cars, and then there are container cars.

The Deputy Chair: Not necessarily grain. I appreciate the difference, but there are a lot of cars.

Mr. Mazier: If we had processed goods, specialty products would go to containers without a doubt.

There are adaptations that we can do to the rail system, to the railcars themselves, to adapt to that intermodal type of situation.

In Manitoba, though, we have only one place that we can actually load intermodal containers onto a train, and that's in Winnipeg. Even though we have to go to Regina, three hours, or

Nous entendons également qu'ils commencent à enlever quelques points d'interconnexion — ou à réduire la capacité. Au lieu de 100 wagons, nous sommes limités à seulement 50 wagons. En ce moment, les compagnies ferroviaires commencent à diminuer en fait le nombre de sites d'interconnexion.

La sénatrice Tardif : Est-ce que ce sont des transporteurs de catégorie 1?

M. Mazier : Des transporteurs de catégorie 1. Cela continue, et ils affirment qu'ils ont bien sûr augmenté la capacité d'interconnexion, mais en réalité ils enlèvent les points où on pouvait le faire.

Le vice-président : Avant de commencer le deuxième tour, je veux faire ma petite publicité habituelle.

Vous continuez à expédier des marchandises vers l'ouest. Vous allez à Vancouver, où il y a constamment des conflits de travail. J'aimerais attirer votre attention sur le port de Halifax où il n'y a pas eu d'arrêt de travail depuis 1976. De plus, à partir de là, c'est un jour de moins pour se rendre en Inde, dans le Sud de la Chine et pour traverser le canal de Suez, comparativement à un départ de Vancouver. Vous ne devriez pas négliger cette option.

Dans mon autre vie, je siège également au Comité permanent des transports et des communications, et le sénateur Plett y a aussi siégé pendant quelques années. Nous avons entendu souvent que des wagons vides se dirigent vers l'ouest, traversent les régions rurales de la Saskatchewan où des agriculteurs attendent, prêts à expédier leurs produits, et voient ces wagons vides qui passent devant eux sans s'arrêter. Les compagnies de chemin de fer disent qu'elles ne savent pas où sont tous leurs wagons vides.

S'il y avait de l'argent dans ces wagons, je vous assure qu'elles le sauraient assez vite. Ces wagons vides représentent de l'argent qui dort et qui nous échappe, et nous ne livrons pas nos produits à temps ou dans l'état dans lequel ils devraient être.

Voyez-vous ce problème des wagons vides qui vont vers l'ouest jusqu'au port de Vancouver? Pas plus tard que la semaine dernière, vous vous plaigniez de ne pas avoir les wagons dont vous avez besoin.

M. Mazier : Il y a des wagonnets à trémie pour les céréales, et il y a des wagons porte-conteneurs.

Le vice-président : Pas nécessairement pour des céréales. Merci de préciser la différence, mais il y a beaucoup de wagons.

M. Mazier : Les produits transformés, ou les produits de spécialité, si nous en avons, iraient sans doute dans des conteneurs.

On peut adapter le réseau ferroviaire et les wagons eux-mêmes à ce type de transport intermodal.

Cependant, au Manitoba, il y a un seul endroit où nous pouvons en fait charger des conteneurs intermodaux sur un train et c'est à Winnipeg. Même si nous devons aller à Regina, ce qui

Winnipeg, two hours, to ship from Brandon, Manitoba, they don't have, again, those collection facilities for those.

That brings up another interesting point. Our railcar fleet is actually set to expire by 2022. The Alberta fleet is going to expire first. We have to make a decision on what we're going to do with this fleet by 2019. It takes two years to place an order, and there's a backlog of about two years, so 2019 is the date by which we need to figure out what we're doing in the future with our railcar fleet.

The Deputy Chair: Who owns the fleet?

Mr. Mazier: There are six different fleets. It is everything from the Alberta government right through to the elevators. I can't say; I don't know if CN and CP own the railcar fleet.

Mr. Glastetter: Yes, they own a large portion of the railcar fleet, and the government owns some.

Mr. Mazier: That is probably our biggest challenge moving forward. If we were talking about the future of the CTA review and the MRE and all of those kinds of discussions, that's one to watch.

It's a sleeping giant that is going to catch us if we don't start reacting to it.

Senator Beyak: I just wanted to follow-up on Senator Tardif's question. Are you satisfied that the people you are talking to about the single units are listening and that they understand the concern? Because you both seem to be in agreement that it's a problem.

Mr. Glastetter: Yes. CP is certainly in favour of us on moving the unit trains off of our line. That's why they've come forward with it. It's actually a big change in direction for them to make this available to us.

The next people we need to talk to have to do with the actual port access itself. There are some out there; don't get me wrong, but we have a fear about the couple that are available, perhaps through Thunder Bay or one that's often used through Quebec City even. We think that there are things going on in the industry that could give reason for us to eventually get shut out at those locations as well.

I'd say the people that we are dealing with are certainly hearing us on it, but the current state is that there's very limited access.

Senator Plett: There's a saying that the proof is in the pudding, and Mr. Mazier has been quite complimentary to Bill C-30 and the continuation of that. Mr. Glastetter, although certainly not condemning it, is not quite as supportive.

My comment and question is this: You were quite explicit that you have lost business to trucks going south, and they are beating up the roads in Saskatchewan and in Manitoba. Even with that —

prend trois heures, ou à Winnipeg, ce qui prend deux heures pour expédier nos produits à partir de Brandon, au Manitoba, on n'y trouve pas, encore une fois, les installations de collecte nécessaires.

Cela soulève un autre point intéressant. Notre parc de wagons arrivera à la fin de sa vie utile en 2022. Le parc de l'Alberta sera le premier à arriver à ce point. Nous devons décider de ce que nous allons faire avec ce parc d'ici 2019. Il faut deux ans pour passer une commande, et il y a un retard d'environ deux ans. Il faut donc décider d'ici 2019 ce que nous allons faire avec notre parc de wagons à l'avenir.

Le vice-président : Qui est propriétaire du parc?

M. Mazier : Il y a six parcs différents. On trouve de tout, du gouvernement de l'Alberta aux exploitants de silos. Je ne sais pas si le CN et le CP sont des propriétaires.

M. Glastetter : Oui, ils possèdent une grande partie du parc de wagons, et le gouvernement en possède aussi.

M. Mazier : C'est probablement notre plus grand défi pour l'avenir. Parmi les sujets à discuter, comme l'avenir de l'examen de la LTC et du RAM et tous les sujets de ce genre, c'en est un qu'il faut surveiller.

C'est un problème qui va nous rattraper si nous ne réagissons pas maintenant.

La sénatrice Beyak : J'aimerais faire un suivi sur la question de la sénatrice Tardif. Croyez-vous que les gens à qui vous parlez de ces trains-bloc écoutent et comprennent le problème? Parce que vous semblez convenir tous les deux qu'il s'agit d'un problème.

M. Glastetter : Oui. Le CP est certainement d'accord que nous déplaçons les trains-bloc à partir de notre ligne. C'est pourquoi il a proposé cela. C'est en fait un grand changement d'orientation pour eux que de nous permettre cela.

Les prochaines personnes à qui nous devons parler sont celles qui gèrent l'accès aux ports. Il y en a; ne vous méprenez pas, mais nous avons des craintes au sujet des deux auxquels nous avons accès, peut-être en passant par Thunder Bay ou même par le port de Québec, souvent utilisé. Nous pensons qu'il se passe dans l'industrie des choses qui nous donnent des raisons de croire que nous pourrions éventuellement être exclus de ces endroits également.

Je dirais que les gens avec qui nous négocions comprennent la situation, mais actuellement l'accès est très limité.

Le sénateur Plett : On dit qu'il ne faut pas juger l'arbre à ses fruits et M. Mazier est plutôt pour le projet de loi C-30 et pour son maintien. M. Glastetter ne le condamne certainement pas, mais ne le soutient pas autant.

J'ai un commentaire et une question. Vous avez été très clair lorsque vous avez dit que vous perdiez des affaires au profit de camions qui vont vers le sud et qui font la vie dure aux routes de

and now you're having a problem getting the business back — you are not entirely supportive of the act that you need to haul a certain amount of grain.

Fair enough, the rail company said that 2 per cent of their business is oil, and maybe it is. I don't know, but certainly oil is a bigger commodity for them — and maybe it isn't — than grain is.

I'm not sure why you would be opposed to what clearly has worked and clearly is helping the farmers. They are now saying — Mr. Mazier has been quite clear — that the grain is moving. This has been a successful operation, and I think the farmers are shouting praises of both governments at least for continuing this.

Why would you not want that? Maybe you can get that business back from the trucks if you have to haul? If you don't have to, the trucks will start driving again.

Mr. Glastetter: Certainly. Just to reiterate some of what I've mentioned. I certainly don't condemn it. I'm not against the bill and I think, like anything else, something has been put forward, is in place and has had a fair bit of success.

To say it's altogether successful, though, I think falls short. That's just to say that I think there's room for improvement, senator.

Senator Plett: No doubt.

Mr. Glastetter: Like anything else, we put it in place, we test it through time and we need to revert back to what worked with it, what worked in this case. A lot of grain ended up getting moved. That's great. I certainly support that, and I'm behind it all the way.

What didn't work, though, is this aspect of it. In preparation for this meeting I did a fair bit of research, and I was looking at the video of discussions and the voting sessions when that bill was being put in place in 2014. It was reiterated over and over again that a large part of reason for putting that act in place was they were looking for a solution that was fair for everyone. That term came up several times.

I would be remiss to sit here today and say, yes, it's great on all accounts. It's not, and it's just a reality that it was great on many accounts. I think that's great, and I think it's a feather in the cap of the Senate and everyone who voted it through. It's a good measure, but hopefully the Senate, going forward, is open to the fact that it may not yet be a perfect document.

Senator Plett: I agree.

la Saskatchewan et du Manitoba. Malgré cela — et vous avez maintenant de la difficulté à récupérer cette part du marché —, vous n'appuyez pas complètement l'obligation de transporter une certaine quantité de grains.

La compagnie ferroviaire explique que 2 p. 100 de son chiffre d'affaires provient du pétrole et c'est peut-être le cas. Je ne sais pas, mais le pétrole est certainement une marchandise plus importante pour elle que les grains. Mais peut-être que non.

Je ne vois pas bien pourquoi vous vous opposez à une chose qui fonctionne manifestement bien et qui aide réellement les agriculteurs. Ils affirment maintenant — M. Mazier est très clair — que le grain bouge. C'est une opération réussie et je pense que les agriculteurs louent les deux gouvernements d'y avoir donné suite au moins.

Pourquoi ne voulez-vous pas cela? Si vous êtes obligés de transporter des marchandises, cela vous permettrait peut-être de récupérer les affaires que les camions vous ont enlevées. Si ce n'est pas le cas, les camions vont encore se les approprier.

M. Glastetter : Absolument. Je le répète : je ne condamne certainement pas cela. Je ne suis pas contre le projet de loi et je pense, comme pour toute autre chose, que quelque chose a été proposé, est en place et connaît beaucoup de succès.

Cependant, je n'irai pas jusqu'à dire que c'est une réussite totale. Je crois qu'on pourrait améliorer les choses, sénateur.

Le sénateur Plett : Sans doute.

M. Glastetter : Comme pour toute autre chose, nous mettons quelque chose en place, nous lui faisons subir l'épreuve du temps et nous devons retourner en arrière pour voir ce qui a fonctionné. Beaucoup de grains ont été transportés. C'est bien. J'appuie certainement cela et je le soutiens jusqu'au bout.

Cependant, il y a autre chose qui n'a pas marché. En me préparant à cette réunion, j'ai fait beaucoup de recherches et j'ai regardé la vidéo des discussions et des séances relatives à l'adoption du projet de loi en 2014. On y répète maintes et maintes fois qu'on cherche dans une grande mesure par ce projet de loi à adopter une solution juste pour tout le monde. On a répété cela plusieurs fois.

Je m'en voudrais d'affirmer que c'est bon sur toute la ligne. Ce n'est pas le cas, même si en réalité c'est excellent sur de nombreux points. Je pense que c'est formidable et que c'est un fleuron pour le Sénat et pour toute personne qui a voté pour cela. C'est une bonne mesure, mais j'espère que le Sénat, dans ses démarches ultérieures, est capable de reconnaître que le document n'est peut-être pas encore parfait.

Le sénateur Plett : Je suis d'accord.

Mr. Glastetter: In that case, it was not fair, in hindsight, to smaller shippers, small Saskatchewan farmers who had to pay a lot more money to get their product to market because they had to truck it. They had to beat up our roads. The taxpayers have had to pay more money for the roads. To get this to market, it cost them a lot more money.

What I'm saying is that it can be improved, and we should take a look at that.

Senator Plett: What is the main commodity that GWR moves?

Mr. Glastetter: Currently, grain is the main commodity, and it will be our core commodity going forward. That is the reason our shareholders are a little over 300 local farmers who grow grain in our area.

Senator Plett: They must be happy.

Mr. Glastetter: I would say a lot of them are quite concerned with respect to some of the changes that took place with that act, in that their cost of shipping increased quite a bit. They were paying to truck their product to the main line during the time in 2013-14.

Right now they are very happy because, let's face it, the market is very soft this year, not just for crude oil. It's very soft for grain as well. Regardless of what happened with crude, grain supply would be very good for car supply right now.

I think the farmers would like to see better access from their local area to be able to use the local rail system.

Mr. Mazier: In our policy we support the corridor, the balancing of the corridors and specifics, so that short lines and small shippers don't get side-swiped on that. A balance has to be brought back into the new act or into the act eventually.

We are supportive of it, but there is some hurt there. That is definitely recognized. We're hearing that from our shippers as well.

The Deputy Chair: Thank you, gentlemen, for your presentations, and it's good to see that the railroads have discovered that there's winter in Canada and that you have to prepare for that. It does amaze you that they fall back on that excuse sometimes.

Thank you, gentlemen, we appreciate it. If, when you're on your way home or when you do get home, you suddenly say, "I forgot to tell them this," don't hesitate to send us a note via the clerk, and the clerk will circulate that to all of us. I want to encourage you to do that so that we don't miss the opportunity of picking your brain a little further.

M. Glastetter : Dans ce cas, avec du recul, ce n'était pas juste pour les petits expéditeurs et les petits agriculteurs de la Saskatchewan qui ont dû payer beaucoup plus pour acheminer leurs produits sur les marchés, parce qu'ils ont dû les faire transporter par camion. Nos routes en ont subi les effets. Les contribuables ont dû payer davantage pour faire réparer les routes. Pour accéder aux marchés, cela leur coûte beaucoup plus d'argent.

Ce que je dis, c'est qu'il est possible d'apporter des améliorations et nous devrions examiner cela.

Le sénateur Plett : Quel est le principal produit que la Great Western Railway transporte?

M. Glastetter : Nous avons comme actionnaires un peu plus de 300 agriculteurs locaux qui cultivent des grains dans notre région, alors les grains sont et demeureront le principal produit que nous transportons.

Le sénateur Plett : Ils doivent être contents.

M. Glastetter : Je dirais que beaucoup d'entre eux sont assez préoccupés par certains changements qui découlent de cette loi, en ce sens que leurs coûts d'expédition ont augmenté considérablement. En 2013-2014, ils payaient pour faire transporter leurs marchandises par camion jusqu'à la voie principale.

En ce moment, ils sont très heureux. Soyons réalistes. Le marché est au ralenti cette année et pas seulement pour le pétrole brut. Il est vraiment au ralenti pour les grains également. Indépendamment de ce qui s'est produit avec le pétrole brut, l'approvisionnement en grains serait très bon compte tenu de la disponibilité des wagons actuellement.

Je pense que les agriculteurs aimeraient avoir un meilleur accès au réseau ferroviaire local à partir de leur région.

M. Mazier : Dans notre politique, nous appuyons les corridors et l'équilibre entre les corridors et leurs particularités, de manière à ce que les chemins de fer d'intérêt local et les petits expéditeurs ne soient pas pénalisés. Il faudra rétablir l'équilibre dans la nouvelle loi ou dans la loi existante.

Nous appuyons cela, mais reconnaissons qu'il y a des lacunes. C'est clair. Nous entendons le même discours de la part de nos expéditeurs.

Le vice-président : Merci, messieurs pour vos exposés. Il est bon de voir que les compagnies ferroviaires reconnaissent qu'il y a un hiver au Canada et qu'il faut s'y préparer. Cela nous étonne qu'ils se rabattent sur cette excuse, parfois.

Merci, messieurs de votre participation. Si vous vous dites soudainement en retournant à la maison ou en arrivant chez vous qu'il y a quelque chose que vous avez oublié de nous dire, n'hésitez pas à nous envoyer une note par l'intermédiaire de notre greffier. Il nous communiquera l'information. Je vous encourage à le faire, afin que nous ne rations pas une occasion de profiter encore plus de vos lumières.

Mr. Mazier: How much longer is this committee going to sit on this particular study?

The Deputy Chair: We hope to finish in the fall.

Thank you, gentlemen. We stand adjourned.

(The committee adjourned.)

M. Mazier : Combien de temps encore le comité va-t-il étudier cette question en particulier?

Le vice-président : Nous espérons terminer à l'automne.

Merci, messieurs. La séance est levée.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Thursday, June 16, 2016

Department of Finance Canada:

Scott Winter, Senior Economist, International Trade Policy Division.

Canada Border Services Agency:

Brad Loynachan, Director, Trade Policy.

Agriculture and Agri-Food Canada:

Doug Forsyth, Executive Director, Strategic Trade Policy Division, Market and Industry Services Branch.

Global Affairs Canada:

Katharine Funtek, Executive Director, Trade Controls Policy Division.

Canadian Food Inspection Agency:

Lyzette Lamondin, Acting Executive Director, Food Import Export and Consumer Protection Directorate.

Keystone Agricultural Producers of Manitoba:

Dan Mazier, President.

Great Western Railroad Ltd:

Andrew Glastetter, General Manager.

TÉMOINS

Le jeudi 16 juin 2016

Ministère des Finances Canada :

Scott Winter, économiste principal, Division de la politique commerciale internationale.

Agence des services frontaliers du Canada :

Brad Loynachan, directeur, Politique commerciale.

Agriculture et agroalimentaire Canada :

Doug Forsyth, directeur exécutif, Division de la politique commerciale stratégique, Direction générale des services à l'industrie et aux marchés.

Affaires mondiales Canada :

Katharine Funtek, directrice exécutive, Direction de la politique sur la réglementation commerciale.

Agence canadienne d'inspection des aliments :

Lyzette Lamondin, directrice exécutive intérimaire, Direction de l'importation/l'exportation d'aliments et de la protection des consommateurs.

Keystone Agricultural Producers of Manitoba :

Dan Mazier, président.

Great Western Railroad Ltd :

Andrew Glastetter, directeur général.