



Table ronde dirigée par le ministre : transport ferroviaire du grain

Le 20 octobre 2016 (10 h 00 à 11 h 30) | Saskatoon (Saskatchewan)

Sommaire de la discussion

La réunion s'est déroulée selon la règle de la Chatham House : « Quand une réunion, ou l'une de ses parties, se déroule sous la règle de Chatham House, les participants sont libres d'utiliser les informations collectées à cette occasion, mais ils ne doivent révéler ni l'identité, ni l'affiliation des personnes à l'origine de ces informations, de même qu'ils ne doivent pas révéler l'identité des autres participants ».

Remarques sur la discussion en table ronde :

La table ronde visait à entendre les points de vue des producteurs de grains à propos du programme à long terme pour le transport du grain par chemin de fer au Canada, qui s'aligne sur les objectifs gouvernementaux en matière de croissance économique, d'économie plus verte, et de maintien de la compétitivité sur l'échiquier mondial.

Voici les faits saillants des commentaires des participants, regroupés sous quatre questions qui ont été communiquées aux participants avant la réunion.

1. Qu'est-ce qui permettra le transport efficace et fiable de produits canadiens vers les marchés mondiaux?

- Il est essentiel que le Canada reste concurrentiel par rapport à d'autres pays producteurs de grains.
- Nous avons besoin d'une capacité suffisante pour transporter vers les marchés les quantités voulues de grains de qualité lorsque la demande est là.
- Les plans de contingence élaborés par les compagnies de chemin de fer sont nécessaires dans les cas où des circonstances extrêmes perturberaient les mouvements ferroviaires. Transports Canada pourrait intervenir et mettre les plans en pratique.
- Les compagnies de chemin de fer veulent surtout utiliser la capacité à longueur d'année, mais cette façon de faire ne cadre pas avec les horaires des producteurs, car leurs besoins fluctuent l'année durant. Une capacité de pointe est nécessaire pour que les produits puissent être livrés sur les marchés lorsque des acheteurs sont prêts à les acheter.
- Il est essentiel que les transports arrivent à temps, notamment qu'ils ne soient pas en retard pour la rencontre avec le bâtiment dans le port.
- Les ententes sur le niveau de services sont nécessaires pour que toutes les parties s'acquittent de leurs obligations de service.
- Il faudrait que tous les membres de la chaîne d'approvisionnement rendent des comptes, par l'établissement d'ententes rigoureuses sur les niveaux de services, pour régler les inégalités concernant les conséquences en cas de rupture de contrat.
- Des sanctions pécuniaires doivent être imposées aux compagnies de chemin de fer en fonction non seulement du coût d'un envoi en retard, mais aussi de son effet domino tout au long de la chaîne



d'approvisionnement, y compris du préjudice à la réputation du Canada en tant que producteur de grains fiable.

- L'actuelle chaîne d'approvisionnement n'est pas brisée. Il est important que le gouvernement ne brise pas ce système en cherchant à l'améliorer.
- Comme la production de grains continuera d'augmenter, il est nécessaire d'avoir une plus grande capacité tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

2. Le grain est un produit important qui dépend beaucoup du réseau de transport en général du Canada. Qu'est-ce qui permettrait de maximiser l'efficacité, la compétitivité et la fiabilité à long terme de la chaîne d'approvisionnement du Canada pour le grain?

- L'établissement du revenu admissible maximal (RAM) est d'une importance capitale, car il protège les producteurs contre des comportements monopolistiques; il faudrait toutefois le moderniser en revoyant le système d'établissement des coûts. Une telle révision permettrait de déterminer ce qu'il en coûte réellement pour expédier du grain. Si on élimine le RAM, l'argent passera des poches des agriculteurs à celles des compagnies de chemin de fer.
- Il faudrait revoir le système d'établissement des coûts avant d'envisager des changements au RAM.
- Le RAM actuel ne tient pas compte des économies de coûts ressenties par les compagnies de chemin de fer en conséquence des gains d'efficacité qu'elles ont réalisés au cours des deux dernières décennies.
- L'élimination du RAM ne se traduira pas nécessairement par un meilleur service pour les producteurs. Au cours de l'année 2013, les niveaux de services pour tous les envois, y compris ceux à l'intérieur du pays où le RAM ne s'appliquait pas, ont été semblables à ceux où le RAM s'appliquait.
- Le système des É.-U. a connu des problèmes de rendement semblables en 2014. Une hausse de leurs tarifs marchandises représenterait un grand fardeau financier pour les agriculteurs de l'Ouest.
- L'interconnexion a eu des impacts très positifs, car les producteurs ont réalisé des économies grâce à l'agrandissement des limites d'interconnexion. Si l'interconnexion devenait permanente et était encore agrandie, on en tirerait des avantages encore plus grands. Cette disposition est particulièrement importante pour les cultures sur de petites surfaces.
- Si on donnait plus de pouvoir à l'Office des transports du Canada, les enquêtes sur les plaintes en matière de services ferroviaires seraient menées plus rapidement. L'Office a besoin de pouvoir pour agir de son propre chef et enquêter sur des plaintes, un processus trop onéreux pour les petites sociétés.
- Les actuelles obligations de transporteurs publics doivent être maintenues dans la Loi et être appliquées de façon plus stricte.

3. Quels renseignements et données sont nécessaires pour améliorer l'efficacité et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement pour le transport du grain?

- Avant la collecte de données, il faut prendre une décision à savoir quelles données sont nécessaires et qui est mieux placé pour les recueillir. Par ailleurs, une tribune est essentielle pour réunir tous les expéditeurs qui utilisent le réseau ferroviaire, et non seulement ceux qui transportent du grain, afin qu'ils participent aux discussions concernant la collecte de données.



- Il faut tenir des discussions à la grandeur de la chaîne d'approvisionnement afin d'éliminer le cloisonnement de producteurs, d'expéditeurs et d'acheteurs. Ces discussions permettront à toutes les parties de travailler à améliorer le rendement de l'ensemble du système.
- Des rapports plus précis sur les prix à Vancouver faciliteraient le transfert de grains intercompagnie afin de charger plus rapidement les bâtiments qui attendent.
- Pour former une vision à long terme du système de transport de grains, il est essentiel que les discussions se poursuivent entre TC, Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) et les groupes de producteurs.
- On encourage le gouvernement à continuer de soutenir la collecte de données d'AAC/TC et le programme de surveillance des grains par Quorum; il faudrait toutefois que les données soient publiées plus rapidement et que le public ait un meilleur accès aux prévisions sur la production.

4. Comment le gouvernement du Canada pourrait-il mieux soutenir une infrastructure de transport conçue en fonction d'un produit et qui réponde aux besoins des producteurs de grains pour acheminer leurs produits sur les marchés internationaux?

- L'actuelle formule du RAM doit être modifiée afin d'inciter les compagnies de chemin de fer à investir dans l'infrastructure et à augmenter la capacité, y compris durant la saison hivernale.
- La structure de wagons pour les producteurs ne fonctionne pas bien en raison de facteurs tels que la capacité des compagnies de chemin de fer de fermer des sites de chargement, et le besoin pour ceux qui les reçoivent, indépendamment des compagnies céréalières, de distribuer des wagons dans les ports.
- Il faut de la capacité et des investissements dans les ports. Le gouvernement devrait travailler avec l'industrie et les autres ordres de gouvernement pour faire avancer plus rapidement le dossier d'expansion de capacité proposée.