

RENOUVELLEMENT DES SYSTÈMES POUR LE TRANSPORT DU GRAIN

La **FÉDÉRATION CANADIENNE DE L'AGRICULTURE** aimerait attirer l'accent sur les aspects suivants :

- **Ce sont les agriculteurs et non pas les expéditeurs qui paient les frais de transport du grain** (35 % de leurs coûts totaux). Et les compagnies ferroviaires détiennent le quasi-monopole du système d'expédition par rail. C'est pourquoi l'application d'une réglementation prévoyant un revenu admissible maximal (RAM) est essentielle – elle protège les agriculteurs contre les pratiques monopolistiques.
- **Il est nécessaire de procéder à une analyse complète des tarifs ferroviaires** pour faire en sorte que le RAM soit équitable à la fois pour les producteurs et les expéditeurs.
- **Le gouvernement doit allouer les fonds nécessaires aux fins d'investissement dans l'infrastructure** pour créer au Canada un réseau de transport qui est efficient et fiable.
- **Il faut dresser une stratégie d'exportation globale** pour rebâtir les relations commerciales endommagées et assurer la livraison continue du grain.

CONTEXTE

Les préoccupations actuelles entourant le transport des récoltes au Canada trouvent leur origine dans la crise du transport du grain qui s'est produite au cours de la campagne agricole de 2013-2014. À l'époque, l'incapacité de transporter le grain aux marchés d'exportation rapidement s'est soldée par une perte estimée à 6,7 milliards de dollars dans l'Ouest canadien et a nui aux relations commerciales internationales avec divers pays.

En réponse à ce problème, le gouvernement a pris des mesures d'urgence en adoptant le projet de loi C-30. Tandis que cela a aidé à atténuer les difficultés et à mettre en place des moyens efficaces pour améliorer la compétitivité (grâce à des options comme l'interconnexion), le projet de loi C-30 est une solution temporaire qui prendra fin en août 2017.

Beaucoup de nos agriculteurs craignent une répétition de la crise de 2013-2014 et ont le sentiment que les problèmes dans le système de transport du grain sont de nature systémique et doivent être réglés avec célérité pour améliorer le flux des exportations de grain et faire en sorte que le processus de gestion des services ferroviaires soit équitable et transparent.

Alors que la prolongation du projet de Loi C-30 aidera à faire face aux incertitudes à court terme, le récent examen de la Loi sur les transports du Canada (LTC) a causé de l'inquiétude parmi les agriculteurs quant à l'avenir à long terme de leur industrie.

Les marchés et la demande pour le grain canadien continueront de croître, en particulier dans la région du Pacifique. Il est vital d'améliorer les systèmes de manutention et systèmes logistiques et de s'assurer que l'infrastructure nécessaire est en place pour répondre à ces exigences.

L'aperçu qui suit aide à mieux comprendre la raison d'être de nos recommandations et décrit quelques-uns des importants concepts qui entrent en jeu, en commençant par le programme du Revenu admissible maximal (RAM).



Qu'est-ce que le programme du Revenu admissible maximal (RAM)?

Le RAM a été adopté par voie réglementaire pour fixer une limite quant aux recettes globales que peuvent tirer la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) du transport de grain réglementaire de l'Ouest canadien vers les marchés d'exportation. Si l'on a institué cette réglementation, c'est pour protéger les producteurs céréaliers contre les pratiques monopolistiques des compagnies ferroviaires, puisque la réalité pour la majorité des agriculteurs est qu'ils ont seulement accès à une seule entreprise de fret pour expédier leur grain.

Pour établir le RAM pour une campagne agricole donnée, on se fonde sur l'« année de référence » de 2000-2001. La formule utilisée pour calculer le RAM annuel repose sur trois facteurs: le tonnage effectif du grain qui a été transporté, la longueur moyenne du trajet au cours de la campagne agricole et l'indice des prix composite afférent au volume (IPCAV).

Toutes choses étant égales par ailleurs (c.-à-d. les deux autres facteurs mentionnés ci-dessus), l'IPCAV a un lien direct avec les RAM fixés pour les compagnies ferroviaires. Par exemple, une augmentation de 3 % de l'IPCAV se traduira par une augmentation de 3 % du RAM des compagnies ferroviaires.

L'IPCAV est un indice d'inflation qui tient compte des variations de prix prévues de la main-d'œuvre, du carburant, du matériel et de l'acquisition d'immobilisations pour les compagnies de transport.

Comprendre le RAM et la façon dont il protège les agriculteurs est essentiel pour comprendre pourquoi les agriculteurs s'opposent à la recommandation découlant de l'examen de la LTC que le RAM soit « modernisé » et puis finalement éliminée.

Pourquoi le RAM est-il nécessaire?

Les frais de transport ferroviaire représentent l'un des coûts les plus importants pour les producteurs de grain dans l'Ouest – soit plus de 35 % de leurs coûts totaux. La majorité des producteurs ont accès à un seul fournisseur de services ferroviaires, ce qui rend indispensable la réglementation des tarifs ferroviaires afin d'éviter les pratiques monopolistiques de la part des entreprises de chemin de fer.

L'examen de la LTC rejette la nécessité du programme RAM tout en recommandant dans un même temps que les pois chiches et les fèves de soja soient ajoutés à la liste des cultures admissibles au programme en raison de l'augmentation de la production. Si le Comité d'examen estime que les agriculteurs bénéficieraient de meilleurs taux en éliminant le RAM, pourquoi alors recommander que d'autres produits y soient ajoutés? La conclusion logique est que le RAM est jugé avantageux pour les produits qu'il protège.

Même si le RAM est considéré comme nécessaire et avantageux, un grand nombre de ses aspects sont dépassés. Les agriculteurs partagent l'avis qu'il devrait être « modernisé », mais non pas de la façon dont le préconise l'examen de la LTC.

Pourquoi entreprendre un examen des coûts?

Plus de 1 000 silos-élévateurs ont été fermés dans la région des Prairies depuis 1990. Aujourd'hui, seulement 240 silos élévateurs desservent cette région du Canada, ce qui permet aux fournisseurs de services ferroviaires de s'arrêter moins souvent et de ramasser le grain en plus grandes quantités lorsqu'ils le font. Comme le RAM fluctue principalement selon l'indice d'inflation, ces gains de productivité ne se reflètent pas dans la formule du RAM.

Depuis 2000, les taux de fret fixés par le CN ont augmenté de 32 %, alors que dans le cas du CP, l'augmentation a été de 39 %.

Avant l'adoption du RAM, l'Office canadien des transports (OTC) a fait un ajustement relié à la productivité des 18 % en se fondant sur les résultats d'une étude de la productivité des chemins de fer et les coûts du grain, étude qui s'est terminée en juillet 1999. Il n'y a eu aucun ajustement pour la productivité depuis 16 ans.

Le plus récent examen des coûts du transport ferroviaire remonte à plus de 20 ans. Les taux de fret devraient reposer sur les coûts réels plutôt que sur des révisions annuelles apportées à une formule périmée. Une analyse des coûts est nécessaire pour faire en sorte que le programme du RAM soit précis et juste pour l'ensemble des parties.

Le RAM nuit-il aux dépenses d'infrastructure?

L'examen de la LTC suggère que le RAM est le principal obstacle qui empêche les compagnies ferroviaires d'investir dans les installations ferroviaires et la capacité de transport. Les auteurs de l'étude prétendent qu'une augmentation des taux de déduction pour amortissement dans le calcul du RAM motivera les exploitants à étendre la capacité, et notamment la capacité des wagons-trémies.

Cependant, la formule de calcul du RAM permet déjà amplement aux compagnies ferroviaires de réinvestir dans les actifs. Par exemple, l'OTC a estimé qu'au cours des premiers sept ans d'application du RAM, les compagnies ferroviaires ont obtenu plus de 550 millions de dollars pour les coûts d'entretien des wagons-trémies, tout en consacrant moins de 250 millions de dollars à cet entretien. Cet écart n'a fait que croître au cours des neuf dernières années.

MRE, the railway companies received more than \$550 million for hopper car maintenance costs, while incurring less than \$250 million for this maintenance. This difference has only been growing over the past nine years.



Comment le Canada peut-il mieux faciliter les exportations de grain?

En tant que pays exportateur, le Canada a besoin d'infrastructures de transport fiables et efficaces afin de transférer le coût du produit avec efficacité aux points d'exportation. Les producteurs de grain dans l'Ouest canadien ont déjà subi les effets négatifs des goulots d'étranglement dans le système de transport ferroviaire et du manque de capacité lorsqu'il y a une pointe dans les quantités à transporter. En outre, le parc de wagons-trémies appartenant au gouvernement vieillit rapidement et devra être remplacé dans les dix prochaines années.

Alors que la demande mondiale à l'égard des denrées produites par le secteur canadien de l'agriculture augmente, le gouvernement doit s'assurer que des fonds fédéraux sont réservés aux systèmes de transport du grain et systèmes logistiques qui permettent aux entreprises et agriculteurs canadiens de concurrencer avec succès et d'offrir de nouvelles possibilités d'accès aux marchés dans le monde entier.

Déclaration du Parti libéral sur le RAM :

[Traduction non officielle] « La plus récente analyse complète des coûts des services ferroviaires date de 1992. Beaucoup a changé depuis. En effet, après 23 ans, le moment est venu de mettre à jour l'arithmétique. Avant toute discussion à propos du RAM, une analyse des coûts est absolument essentielle. Tandis que les chemins de fer et certains organismes agricoles ont insisté que le RAM soit modifié ou éliminé, il n'y a aucune preuve convaincante à ce jour que le RAM crée des services ferroviaires inférieurs. En fait, le service aux expéditeurs a été encore plus inférieur dans les couloirs de transport où le RAM ne s'applique pas. »

— Extrait d'un sondage électoral publié en 2015 par l'Agricultural Producers Association of Saskatchewan

Fondée en 1935 afin de donner une seule voix unifiée aux agriculteurs canadiens, la Fédération canadienne de l'agriculture (FCA) est le plus important organisme agricole au pays. On trouve, parmi ses membres, des organismes agricoles provinciaux et des groupements nationaux et interprovinciaux de producteurs spécialisés. Par l'entremise de ses membres, la Fédération représente plus de 200 000 agriculteurs canadiens et familles canadiennes d'agriculteurs, d'un océan à l'autre.