



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 004 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 29 novembre 2007

—
Président

M. Mervin Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 29 novembre 2007

• (0910)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous et bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Il s'agit de la quatrième séance, conformément à l'ordre de renvoi du lundi 29 octobre 2007, où nous étudierons le projet de loi C-8, loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire).

Nous recevons aujourd'hui, de la Coalition des expéditeurs par rail, M. Robert Ballantyne, président de l'Association canadienne du transport industriel; M. Wade Sobkowich, directeur exécutif de la Western Grain Elevator Association; et Martha Morgan, vice-présidente, commerce et compétitivité, Association des produits forestiers du Canada.

Nous vous souhaitons la bienvenue.

Comme c'est toujours le cas, nous vous demandons de faire un exposé de 10 minutes, après quoi les membres du comité vous poseront des questions, auxquelles vous pouvez répondre.

Je demanderais à M. Ballantyne de commencer, s'il vous plaît.

M. Robert Ballantyne (président, Association canadienne du transport industriel, Coalition des expéditeurs par rail): Merci monsieur le président. Nous prendrons beaucoup moins de 10 minutes pour nos remarques.

Je tiens à répéter que nous apprécions la possibilité de comparaître devant le comité permanent pour discuter du projet de loi C-8.

La Coalition des expéditeurs par rail comprend 17 associations d'industries, et j'aimerais vous lire la liste. La coalition comprend l'Association de nutrition animale du Canada, la Canadian Canola Growers Association, la Canadian Dehydrators Association, c'est-à-dire les producteurs de luzerne, la Commission canadienne du blé, l'Association des produits forestiers du Canada, les Producteurs de grains du Canada, la Inland Terminal Association of Canada, Pulse Canada, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, l'Institut canadien des engrais, l'Association canadienne de transport industriel, l'Association minière du Canada, l'Association canadienne du gaz propane, la Western Canadian Shippers' Coalition, qui comprend la Alberta Forest Products Shippers Association ainsi que la Canadian Oilseed Processors Association, la Western Canadian Wheat Growers Association de même que la Western Grain Elevator Association.

Comme vous le voyez, la coalition est très large, et les entreprises membres des associations représentées par la coalition représentent près de 80 p. 100 des recettes du CN et du CP.

Le groupe représente des industries très variées, comme vous le voyez, dont l'agriculture, les industries primaires, les transformateurs des ressources, les fabricants et les détaillants de partout au pays.

Les trois témoins représentent tous les membres de la coalition; nous serons en mesure de vous donner différents points de vue en réponse à vos questions.

Je ne vous présenterai pas mes deux collègues à nouveau, puisque vous l'avez déjà fait, monsieur le président.

Le problème fondamental auquel fait face l'industrie du transport ferroviaire de marchandises réside dans le fait que le marché ne fonctionne pas selon une concurrence normale; le pouvoir de négociation entre le double monopole du CN-CPR et les expéditeurs par rail penche énormément en faveur des chemins de fer. Le projet de loi C-8 et l'examen des services annoncés sont des premiers pas en vue de rétablir ce déséquilibre.

Le projet de loi est l'aboutissement d'un long processus de discussions, de négociations et, finalement, d'une décision rendue par le ministre et son personnel de faire avancer les choses.

Les expéditeurs représentés par la coalition, font affaire dans différents domaines, mais à la fin du processus, il s'agit d'une série de mesures répondant aux principales préoccupations de toutes les parties. Le projet de loi est un très bon point de départ pour établir un équilibre entre les expéditeurs et les chemins de fer; c'est pourquoi les membres de la coalition des expéditeurs par rail appuient l'adoption du projet de loi C-8, tel qu'il est, le plus rapidement possible.

Une partie importante du projet de loi réside dans le fait que le gouvernement a annoncé qu'il entreprendrait un examen indépendant des services de transport ferroviaire moins de 30 jours après l'adoption du projet de loi. La coalition appuie fermement cette initiative, qui réglera les problèmes liés au services auxquels font face les expéditeurs des industries de partout au pays. Les amendements apportés au projet de loi C-8 créeront un climat qui facilitera les dialogues commerciaux plus normaux entre les acheteurs et les vendeurs du marché du transport ferroviaire de marchandises.

Nous ne répéterons pas aujourd'hui les observations contenues dans notre mémoire. Je conclurai en disant que la coalition des expéditeurs par rail soutient l'adoption rapide de ce projet de loi important, sous sa forme actuelle.

Nous serons heureux de répondre aux questions des membres du comité.

Merci monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup de cet exposé bref et concis.

Monsieur Volpe, bienvenue.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci beaucoup.

Bienvenue, et merci de votre exposé. J'essaierai d'être aussi concis que vous.

Y a-t-il quoi que ce soit qui ne vous plaît pas, dans ce projet de loi?

M. Robert Ballantyne: Non. Comme nous l'avons dit, nous pensons qu'il s'agit d'un excellent point de départ.

Lorsqu'on témoigne devant un tribunal, il ne faut jamais donner de renseignements supplémentaires, mais je vais le faire quand même. Je dois dire que le projet de loi ne règle pas tous les problèmes soulevés par les expéditeurs lorsque nous en avons discuté avec Transports Canada au départ, mais nous pensons que c'est un bon projet de loi qui ne comporte rien de déplaisant.

L'hon. Joseph Volpe: Je ne vous ai pas posé la question parce que j'essayais de faire le malin, mais plutôt parce que selon mon expérience au Parlement, il ne s'agit sûrement pas d'une situation unique, mais il est certainement rare qu'un projet de loi déposé satisfasse presque complètement une position, sans qu'on ait à y changer quoi que ce soit. Je ne l'ai jamais vu. Ça s'est probablement passé, mais pas à ma connaissance. Je me suis posé une question, lorsque j'ai lu la liste des membres; ce ne sont pas de petites organisations qui se laissent bousculer, elles sont capables de se défendre. Mais pourtant, selon le libellé du projet de loi et ce que nous avons entendu le ministre et d'autres personnes dire, c'est que — sans vouloir entrer dans trop de détails — il semble que les chemins de fer, les mesures ou mécanismes de transport, adoptent des pratiques déloyales contre des organisations qui n'ont pourtant par l'air de proies faciles. Comme tous les parlementaires, nous cherchons un équilibre. Nous voulons voir ce qui se passe.

J'ai déjà reconnu qu'il faut un équilibre, mais j'avais l'impression de devoir au moins exprimer cette opinion. Si des agriculteurs ou des producteurs locaux se manifestaient en disant qu'ils sont à la merci de quiconque veut s'emparer de leur produit... Mais ça ne semble pas être le cas.

•(0915)

M. Wade Sobkowich (directeur exécutif, Western Grain Elevator Association, Coalition des expéditeurs par rail): Me permettez-vous de répondre rapidement?

C'est une très bonne question, et nous nous trouvons, où nous nous sommes mis, dans une situation tout à fait unique. Les chemins de fer profitent de tous les expéditeurs, et ce, au point où tous les expéditeurs du Canada ont décidé de se réunir pour tenter d'en venir à un consensus sur les principaux changements qui nous souhaitons se produire. Si toutes les organisations figurant sur cette liste appuient le projet de loi, c'est à cause du travail de préparation qui a été fait pour trouver un consensus.

Chacun des expéditeurs que vous voyez sur cette liste a proposé d'autres mesures à la table de négociation et a dû en laisser tomber certaines parce que nous savions que notre entente serait puissante et que nous pourrions vous proposer un projet de loi sans susciter de conflit entre les expéditeurs. C'est grâce au travail préparatoire qui a été fait, et je vous répète que ce travail a été fait parce que la situation avait empiré à un point tel que nous avions l'impression qu'il s'agissait de notre meilleure chance d'obtenir des changements.

L'hon. Joseph Volpe: Vous semblez avoir réussi à convaincre à la fois le ministre et le ministre et, si j'interprète bien l'humeur du comité, la grande partie des membres de celui-ci. Il reste à voir

maintenant si la Chambre aura le même sentiment, mais vous semblez être — vous me pardonnerez le jeu de mots — sur la bonne voie.

Une voix: Ne changeons pas de sujet.

Une voix: Est-ce que quelqu'un pourrait faire dérailler ce train de pensée? Il y a vraiment des choses impardonnables.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Joseph Volpe: Comme vous pouvez le voir, vous n'êtes pas les seuls à vous faire critiquer.

Si vous me le permettez, je voudrais poser une question un peu différente car, au moment où nous avons entendu les compagnies de chemin de fer, nous nous étions entretenus essentiellement de deux choses, la première étant la nécessité de faire la preuve d'un préjudice commercial et la seconde la question de l'arbitrage des offres finales. J'avais posé cette question-ci au ministre et aux compagnies de chemin de fer, et je vais vous la répéter également: seriez-vous favorable à un processus de certification pour ceux qui adhèreraient au processus d'arbitrage des offres finales, de sorte qu'avant d'ouvrir ce genre de processus, les gens y auraient adhéré?

M. Robert Ballantyne: Non, nous ne serions pas favorables à la chose.

L'hon. Joseph Volpe: Et pourquoi?

M. Robert Ballantyne: Parce que nous ne jugeons pas cela nécessaire.

Si, en vertu des dispositions actuelles du projet de loi, un groupe se constitue dans le cadre d'une demande d'arbitrage des offres finales, ce sera à l'office à déterminer si les membres du groupe en question y ont droit ou non. À notre avis, l'administration de cette disposition qui appartiendra à l'office est déjà en soi un processus suffisant permettant d'avoir l'assurance que tous les membres du groupe en question ont effectivement le même problème. Le libellé actuel et la disposition exigent en effet des membres du groupe en question qu'ils aient tous la même plainte. À notre avis, pourquoi serait-il nécessaire de greffer à cela un processus administratif de certification alors que l'office actuel peut fort bien se charger de cela sur un plan administratif.

•(0920)

L'hon. Joseph Volpe: J'imagine qu'on pourrait répondre à cela en disant que dans ce combat de titans, un observateur impartial dirait qu'il y a quelqu'un qui demande une médiation de la part du gouvernement dans cette relation commerciale étant donné que c'est là la résultante nette de la chose. Et si c'est effectivement là le principe sous-jacent admis à la fois par les deux parties ou par toutes les parties en cause, étant donné que nous devrons également intégrer à cela le gouvernement, pourquoi serait-il illogique de rendre le système encore plus objectif en y adjoignant un processus d'authentification ou d'enregistrement afin que nous sachions d'entrée de jeu qui sont les protagonistes?

M. Robert Ballantyne: Je pense que vous sauriez qui sont les protagonistes dès le tout début étant donné que le groupe aurait dû se constituer et introduire une plainte, que cette plainte aurait dû parvenir à l'office et que, de toute évidence, le nom des membres du groupe y serait mentionné. Par ailleurs, il faudrait également qu'on y trouve de façon très détaillée la nature de la plainte et les raisons pour lesquelles elle vaut pour tous les membres du groupe en question.

Comme je le disais un peu plus tôt, à notre avis un processus officiel d'enregistrement serait une façon bureaucratique mais inutile de faire quelque chose qui peut de toute façon déjà être effectué par un organisme existant capable de s'en charger de façon parfaitement satisfaisante.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, messieurs dames, d'être parmi nous aujourd'hui. Ma première question sera pour vous, monsieur Ballantyne.

Me Shannon, conseiller juridique au Canadien Pacifique, m'a répondu, lorsque je lui disais que c'était un monopole, qu'il n'y a aucun monopole. Il était tout offusqué de cela.

Vous avez parlé de monopole du Canadien Pacifique et du Canadien National. J'aimerais que vous m'expliquiez comment cela fonctionne, afin que les gens qui nous liront comprennent bien le monopole qu'ils opèrent.

[Traduction]

M. Robert Ballantyne: Avec plaisir, monsieur Laframboise.

Cela se manifeste de plusieurs façons, mais je pense que la façon la plus simple de commencer à décrire cela consiste à dire qu'il y a, dans certaines régions du pays une seule option possible en matière de transport ferroviaire, et on pense toute suite à un ou deux endroits. Dans l'Atlantique par exemple, le CP a pratiquement disparu de toute la région située à l'est de Montréal, de sorte qu'entre Montréal et le port d'Halifax, ainsi qu'au Nouveau-Brunswick et ainsi de suite, la seule option possible est le Canadien national. Il en va de même dans le nord de la Colombie-Britannique depuis que le CN a racheté la British Columbia Railway. Il y a d'autres régions également — le sud-ouest de la Colombie-Britannique, les régions houillères, ou le Canadien Pacifique est le seul joueur.

Si nous avons employé l'expression “monopole mixte” par opposition à “duopole” c'est parce qu'il y a des endroits où il n'y a aucune concurrence entre les deux compagnies. Et certaines des autres pratiques qu'elles suivent sont celles qu'on s'attendrait à voir de la part d'un fournisseur jouissant d'un monopole, soit une certaine approche arbitraire relativement à la sorte de services qu'il offrirait

À titre d'anecdote si vous le voulez bien, l'une de nos compagnies membres, l'Association canadienne du transport industriel, recevait chaque semaine à son usine de Montréal, sept convois, un par jour. La compagnie ferroviaire en cause avait déclaré arbitrairement, c'était je pense à un ou deux jours de préavis, que dorénavant, il n'y aurait plus que cinq convois quotidiens et non plus sept comme auparavant.

Voilà donc le genre de choses..

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci.

Allez-y, madame Morgan.

Mme Marta Morgan (vice-présidente, Commerce et compétitivité, Association des produits forestiers du Canada, Coalition des expéditeurs par rail): Je vais vous donner un exemple spécifique à l'industrie forestière. Nous avons des usines dans tous les coins du pays, dans plus de 300 communautés dans toutes les provinces au Canada. Nous avons récemment mené une étude sur le service et les frais de rail encourus par nos compagnies. Nous avons trouvé, au cours de cette étude, que plus de 90 p. 100 de nos producteurs n'ont

aucune alternative au rail. Alors, il y a une compagnie qui les dessert, et elles n'ont aucune alternative de camionnage, à cause des distances. Elles n'en ont pas non plus dans le cas du rail, parce qu'il y a seulement une compagnie. Alors, c'est une indication pour une industrie, mais une industrie qui se retrouve partout au pays.

● (0925)

M. Mario Laframboise: Et que vous représentez très bien, madame Morgan. D'ailleurs, ma deuxième question va s'adresser à vous parce que les industriels forestiers du Québec m'ont dit que vous étiez leur représentante. Donc, cela me fait plaisir.

Les compagnies ferroviaires auraient souhaité, entre autres, que l'article 120.1 proposé soit modifié parce qu'elles le trouvent, selon leur terme, abusif. Il se lit comme suit:

120.1 (1) Sur dépôt d'une plainte de tout expéditeur assujéti à un tarif applicable à plus d'un expéditeur — autre qu'un tarif visé au paragraphe 165(3) — prévoyant des frais relatifs au transport ou aux services connexes ou des conditions afférentes [...]

Elles trouvaient que cette modification était trop large, trop floue. Elles auraient souhaité qu'elle ne s'applique qu'aux frais connexes, comme elles nous l'ont dit.

Donc, j'aimerais que vous m'expliquiez tous les types de frais, parce que j'ai l'impression qu'elles ne nous ont pas tout dit.

[Traduction]

M. Robert Ballantyne: Oui, je peux le faire.

Laissez-moi d'abord m'y retrouver dans mes papiers.

M. Wade Sobkowich: Pendant que Bob cherche dans ses papiers, je pourrais peut-être vous dire que, du point de vue de l'industrie céréalière, le principal poste de frais est la redevance de stationnement qui serait la principale redevance dans cette catégorie. Ensuite, il y aurait la surtaxe pour le carburant qui est relativement récente, mais qui elle aussi entrerait dans cette catégorie.

De notre point de vue à nous, cet article — la disposition 120.1 proposée par le projet de loi, je crois que c'est cela — permet à un chargeur de soumettre à l'office tout ce qui concerne un tarif accessoire, qu'il s'agisse d'une redevance, de frais, d'un terme, d'une condition, qu'il estime injuste. En d'autres termes, tout ce qu'une compagnie de chemin de fer est en droit de facturer doit pouvoir être contesté par le chargeur.

[Français]

Mme Marta Morgan: Nous avons eu deux problèmes, au cours des dernières années. Premièrement, les frais connexes ont augmenté de façon non contrôlée. La loi comme telle n'offre aucune option pour les expéditeurs qui voudraient contester ces frais, parce qu'un seul expéditeur ne peut assumer les dépenses qu'engendre un *final offer arbitration*. Cela n'en vaudrait pas la peine, d'un point de vue financier.

Également, comme Wade le disait, parfois ce ne sont pas exactement les frais eux-mêmes qui font défaut, mais la façon dont ils sont appliqués. Par exemple, la question du *demurrage* a posé un problème en matière de service au cours des dernières années.

Je vais le dire en anglais.

[Traduction]

Le chargeur va commander un certain nombre de wagons qu'il va être prêt à décharger à un moment donné, ce pourquoi il aura le personnel nécessaire. Mais il ne reçoit pas les wagons commandés. Il les reçoit plutôt à un autre jour, ou encore il les reçoit tous ensemble, il reçoit peut-être ce qu'il a commandé et peut-être en reçoit-il davantage. Mais il y a des frais associés à ces wagons, une fois qu'ils sont arrivés, s'ils ne sont pas déchargés au moment dit.

[Français]

C'est la combinaison des frais et la façon dont ils sont appliqués. Pour ces questions, les expéditeurs n'ont eu aucun recours en vertu de la loi existante.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie d'être venu.

Comme vous le savez peut-être, nous avons reçu mardi l'Association des chemins de fer du Canada. Je comprends les raisons de votre tactique puisque vous voulez que nous fassions quelque chose, étant donné surtout la période très courte qui s'offre à nous au Parlement, et il pourrait s'agir en l'occurrence de la pomme la plus facile à cueillir en quelque sorte, et qui pourrait revitaliser à la fois notre industrie ferroviaire et les relations qui y sont associées. Mais l'association donc nous avait signalé trois dispositions du projet de loi qu'elle voulait voir modifiées avant qu'il aille plus loin. Peut-être pourriez-vous m'en parler.

En premier lieu, il y a l'article 1 qui abroge le paragraphe 27(2). L'association nous demande de conserver ce paragraphe dans le texte de la loi. À l'article 3, l'association nous a dit que le texte était trop vague et qu'elle préférerait une définition plus précise. Ensuite, à l'article 7, qui concerne l'AOF, l'arbitrage des offres finales, l'association nous a dit que cela était inutile, mais que si ce recours existait, il faudrait y adjoindre un processus de certification.

Vous pourriez peut-être nous dire ce que vous pensez de ces trois éléments et si vous persistez à vouloir que ce projet de loi soit adopté en l'état sans aucun amendement.

● (0930)

M. Robert Ballantyne: Oui, nous demeurons sur notre position, c'est celle que nous préférons, en insistant pour que le projet de loi soit adopté en l'état. Je comprends qu'il y a, c'est un exemple, plusieurs problèmes d'ordre administratif associés à la chronologie du projet de loi et du projet de loi C-11 qui a déjà été adopté. Cela signifiera qu'il y aura des modifications d'ordre technique, ce qui est tout à fait compréhensible. En ce qui concerne le fond maintenant, nous pensons effectivement que l'article 1 du projet de loi, qui concerne les paragraphes 27(2) et 27(3) de la Loi actuelle, devrait être abrogé. Si je me souviens bien d'ailleurs, c'est ce qu'avait déjà recommandé le comité d'examen mandaté par la loi en 2001. À notre avis, il s'agit d'un obstacle particulièrement difficile étant donné que l'expression « préjudice commercial important » n'est pas particulièrement bien définie, et nous croyons savoir également que le Bureau de la concurrence ne voit pas d'un très bon œil ce genre de dispositions. À notre avis donc, il est fondamental et impératif d'abroger ces dispositions.

S'agissant de l'article 3, à notre avis le texte est bon dans sa forme actuelle. Il veut manifestement parler des frais autres que ce qu'on

pourrait communément appeler tarification du fret ou les frais exigés pour le transport des marchandises. À notre avis donc, ce texte est tout à fait adéquat, mais j'imagine que lorsque les gens de Transports Canada comparaitront devant vous la semaine prochaine pour l'étude article par article, ils feront ce qu'ils jugeront bon. Nous leur avons déjà parlé des changements qu'ils tiennent à apporter à la loi, et même si nous préfererions le statu quo, Transports Canada fera comme il jugera bon.

Excusez-moi, votre dernier point...?

M. Brian Masse: L'association prétend que l'arbitrage des offres finales est un processus inutile mais que s'il doit y en avoir un, elle préférerait un processus de certification qui s'appliquerait de la même façon à tout le monde. C'est ce qu'elle nous a dit.

M. Robert Ballantyne: Comme je l'ai déjà dit en réponse à M. Volpe, pour commencer nous pensons que ce processus est nécessaire, fondamental même. Si quelqu'un me demandait quelle est la disposition la plus importante contenue dans ce projet de loi, je dirais que c'est probablement celle-là. Toutes ses dispositions sont importantes, mais si vous insistez vraiment, c'est probablement ce que je vous dirais.

Pour toutes les raisons évoquées par Marta, l'AOF du groupe est utile, ou le serait, pour les chargeurs, ne serait-ce que pour ce que coûte ce genre de recours. Il est très important de pouvoir partager le coût de la chose, surtout pour les petits chargeurs, sans parler du fait que lorsqu'on fait valoir une plainte qui vaut pour plusieurs compagnies, l'union fait la force.

En ce qui concerne maintenant la question du processus officiel d'enregistrement, ce dont a parlé M. Volpe, nous pensons que l'administration de cette disposition par l'office est suffisamment simple et transparente puisque, dès lors qu'une plainte est introduite au nom d'un groupe, toutes les parties seront ainsi identifiées, de même que la nature de la plainte elle-même et la façon dont elle s'applique à tous les membres du groupe. Nous pensons par conséquent que l'office peut fort bien déterminer lui-même si le groupe est fondé ou non à faire cette demande sans qu'il faille passer par un processus officiel d'enregistrement.

M. Brian Masse: Dans une veine un peu différente, puisque vous êtes ici, je voulais vous demander, dans le cadre de l'étude, quels sont les éléments que vous voudriez voir ressortir de cette étude sous l'angle des objectifs actuels. Vous pourriez peut-être nous les énumérer.

● (0935)

M. Wade Sobkovich: Sans difficulté.

Pour nous, cette étude est extrêmement importante. Nous considérons que les changements proposés par ce projet de loi sont extrêmement précieux pour arriver à un meilleur juste milieu entre les pouvoirs des compagnies de chemin de fer et les possibilités offertes aux chargeurs de contester un problème après qu'il ait surgi. À notre avis, l'examen des services ferroviaires consiste à prendre les devants des problèmes avant que ceux-ci ne surgissent, et pour nous, les principaux objectifs pour ce genre d'étude seraient... Je vais simplement vous les lire. Le texte dit ceci:

Éliminer les services insuffisants fournis par les compagnies de chemin de fer aux chargeurs, selon la définition donnée par ces derniers, en remédiant à l'insuffisance du nombre de wagons fournis, par exemple, lorsque la compagnie de chemin de fer fournit à un chargeur un nombre de wagons déraisonnablement insuffisant par rapport à celui qu'il a demandé, la performance insatisfaisante en ce qui concerne le transit, le placement et la manœuvre des wagons vides et chargés, et l'offre et l'application insatisfaisantes ou déraisonnables de services ferroviaires accessoires pour le placement, la collecte, le transport, l'entreposage et la livraison des wagons chargés et vides.

Voilà les trois objectifs auxquels notre coalition souscrit.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci à vous.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup d'être venus aujourd'hui témoigner devant nous.

Dix-sept associations d'industries, 80 p. 100 des recettes du CP et du CN... Ce dont j'aimerais vous entretenir aujourd'hui, c'est de la façon dont vous êtes arrivés ici, du processus qui vous a amenés ici, si vous pouvez m'éclairer un peu à ce sujet.

J'ai entendu la liste des expéditeurs, et je peux fort bien m'imaginer que vos membres sont extrêmement nombreux. Avez-vous fait valoir cela récemment, ces deux derniers mois seulement, ou s'agit-il de quelque chose qui vous occupe depuis plus longtemps? Combien de gens y ont participé et comment cela a-t-il été discuté par vos différentes organisations?

M. Robert Ballantyne: Non, nous y travaillons depuis fort longtemps. J'essaie de me souvenir si cela avait commencé avec le projet de loi C-26 ou avec le C-44.

Plusieurs coalitions avaient tenté de se regrouper et, comme Wade l'a signalé, il y avait également beaucoup de gens qui avaient des préoccupations particulières qui n'étaient pas celles des autres membres du groupe.

Peu importe, en avril 2006, le groupe s'est finalement concrétisé, s'est finalement constitué. Cela faisait déjà longtemps que Transports Canada disaient aux expéditeurs: « Il faut que vous chantiez tous à l'unisson, sinon nous ne saurons jamais ce que vous voulez au juste. » Nous avons donc pris acte de cela et le groupe s'est constitué. Nous avons eu un échange de correspondance avec les responsable du transport de surface à Transports Canada, et tout cela a fini par aboutir à cette grosse réunion qui a eu lieu le 5 mai 2006. Je me trompe peut-être, mais je pense qu'elle avait eu lieu dans cette salle-ci.

Une voix: En effet.

M. Robert Ballantyne: Je ne me souviens pas au juste du nombre de participants, il devait y en avoir 80 ou 90, qui représentaient à la fois le gouvernement et les expéditeurs.

Pendant ce dialogue avec Transports Canada et un représentant du cabinet du ministre, nous étions parvenus à un consensus. À la suite de cela, le gouvernement a déposé une proposition qui, pour l'essentiel, avait reçu l'agrément des expéditeurs.

Ils ont procédé à leurs consultations en série dirais-je plutôt qu'en parallèle avec les compagnies de chemin de fer. Après avoir parlé aux expéditeurs, ils en ont parlé aux compagnies de chemin de fer qui n'ont pas du tout aimé ce qu'on leur montrait.

Les PDG des deux grandes compagnies de chemin de fer ont alors organisé une rencontre avec le ministre et ils se sont employés à bloquer toute nouvelle initiative législative en offrant un processus de règlement des différends commerciaux. Cela a été d'ailleurs assez intéressant parce que la seule fois qu'ils avaient fait cela, que je sache, c'était lorsqu'on les avait menacés d'une mesure législative qu'ils n'aimaient pas. Par conséquent, pendant tout l'été 2006, ils ont ainsi retardé tout le processus.

Leur première offre concernant un processus de RDC ne valait que si les expéditeurs décidaient de ne pas donner suite à leur demande de changement législatif. Les chargeurs avaient répondu à

cela: « Non, nous ne pouvons pas accepter cette condition, mais nous sommes par contre prêts à vous parler d'un processus de RDC. »

Nous avons passé le plus clair de l'année à en discuter avec eux et, comme le ministre vous l'a dit la semaine dernière je crois, les négociations n'ont pas abouti.

Dans un deuxième temps, le CN et le CP ont alors affiché sur leur site Web respectif leur propre version de ce mécanisme de règlement des différends commerciaux qu'ils proposaient. Que je sache, aucun expéditeur n'y a souscrit. J'ai remarqué que, lorsque vous vous êtes entretenus avec les compagnies de chemin de fer mardi, ces dernières ont bien pris soin de ne pas vous dire s'il y avait eu des chargeurs pour accepter ou non cette offre.

Quoi qu'il en soit, les choses ont continué. Il y a eu un dialogue et ce genre de choses avec le cabinet du ministre et avec Transports Canada. Tout cela a débouché sur le projet de loi C-58 qui, comme je vous l'ai déjà dit, ne donnait pas aux expéditeurs tout ce qu'ils auraient voulu, mais qui constituait néanmoins un bon point de départ et nous avions à l'époque appuyé ce projet de loi tel qu'il avait été présenté.

● (0940)

M. Brian Jean: En effet, vous pensez que les expéditeurs ont accepté un compromis.

M. Wade Sobkowich: Absolument.

Permettez-moi d'intervenir et de faire quelques observations. Je ne peux pas trop insister sur le fait que nous avons déjà mis beaucoup d'eau dans notre vin jusqu'à maintenant. Nous étions autour de cette table, et la Western Grain Elevator Association, comme les autres associations d'expéditeurs, est arrivé avec beaucoup plus. Nous avons reconnu que pour obtenir des résultats, nous devions nous mettre d'accord et nous devions être d'accord avec Transports Canada, et c'est ce que nous avons fait. Nous avons mis beaucoup de choses de côté afin d'y arriver.

M. Brian Jean: J'ai été avocat plaçant pendant des années dans le nord de l'Alberta, et j'ai toujours pensé que normalement on obtenait les meilleurs résultats lorsque les deux parties étaient mécontentes, malheureusement, avec le litige. C'est parce que des compromis ont été faits.

Franchement, je viens de l'ouest du Canada, il me semble que ces plaintes durent depuis des années. Même depuis les années 80, j'ai entendu des plaintes provenant des expéditeurs de céréales et des fabricants de produits. Est-ce que c'est exact? Donc cette situation dure depuis environ 30 ans.

Mme Marta Morgan: Oui. Les expéditeurs ont ces problèmes depuis longtemps avec les chemins de fer. Un système de monopole double existe dans les chemins de fer, et jusqu'à ce qu'il y ait une concurrence efficace, ou comme on le voit avec ce projet de loi, jusqu'à ce qu'il y ait des solutions proconcurrentielles, je pense que les expéditeurs continueront d'avoir des problèmes avec les chemins de fer.

Nous croyons qu'il s'agit là d'une solution modeste, raisonnable et pratique qui offrira aux expéditeurs des remèdes proconcurrentiels supplémentaires leur permettant de régler certains des problèmes les plus récents. Il y a, par exemple, la question des frais accessoires qui ont augmenté, et l'augmentation spectaculaire ces dernières années des problèmes de service.

M. Brian Jean: Je pense que ce sera ma dernière question, ou presque. En gros, si on obtient de bons résultats, et les expéditeurs pensent que ça sera le cas, les milliers d'expéditeurs canadiens, ou même les dizaines de milliers d'expéditeurs partout au Canada, que vous représentez pensent que ce projet de loi est bon, quels seront les résultats finaux pour les Canadiens?

M. Robert Ballantyne: Premièrement, je pense qu'avec le temps ce projet de loi aidera à créer une meilleure relation entre les expéditeurs et les chemins de fer. Ça ne sera pas le cas au début, une des parties sera mécontente. Mais une fois que ce projet de loi sera adopté, toutes les parties s'en accommoderont.

Je pense que ces changements à la loi aideront vraiment en général à créer une meilleure relation entre les expéditeurs et les chemins de fer. Pour le Canada en général, je crois que cela sera un facteur qui protégera la position concurrentielle des industries canadiennes, surtout sur les marchés d'exportation, parce qu'il y aura un moyen pour les expéditeurs de négocier des taux de marchandises qui, on l'espère, seront raisonnables pour les chemins de fer et pour les expéditeurs, et qui leur permettront de rester concurrentiels, que ce soit sur le marché intérieur ou les marchés d'exportation.

Je pense que c'est probablement un des grands avantages pour l'économie, en général.

• (0945)

M. Wade Sobkowich: Si vous me le permettez, je vais lire à partir de mes notes les choses dont nous avons déjà discutées. Sans ce projet de loi, ce qui se produira, c'est que nous continuerons, et je parle ici de l'industrie céréalière, de perdre des ventes de céréales au pays et sur les marchés internationaux; nous perdrons des revenus, parce que les céréales continueront à être vendues à l'extérieur des périodes de prix en pointe; un grand potentiel de gros frais de surestaries pour le stationnement des conteneurs; une perte de confiance envers le Canada en tant que fournisseur fiable; et des coûts plus élevés pour les agriculteurs.

Le président: Nous allons passer à Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci de comparaître.

J'ai quelques questions. J'ai noté, madame Morgan, que dans votre exposé vous dites que l'Association des produits forestiers du Canada a fait faire une étude par Travacon Research qui a conclu que l'industrie des produits forestiers paye près de 280 millions de dollars par an en tarif marchandises supplémentaire. Et ce montant ne comprend pas les frais de surestaries ni l'entreposage, j'imagine. Ou est-ce que c'est inclus? Est-ce ça comprend tout?

Mme Marta Morgan: Seulement le tarif marchandises est inclus.

M. Don Bell: Seulement le tarif marchandises. Si je comprends bien, nous pouvons dire que vous représentez environ 25 p. 100 des revenus totaux du CN. Donc si le 75 p. 100 restant provient des produits miniers et céréaliers et des autres produits qui sont représentés ici par votre grande coalition, serait-il exact de parler d'environ de 1 milliard de dollars? Est-ce que les autres industries ont fait des études semblables pour démontrer les coûts supplémentaires qu'ils doivent assumer?

M. Robert Ballantyne: Je ne suis pas au courant qu'il y ait eu d'autres études pour démontrer les coûts supplémentaires.

M. Don Bell: L'industrie des produits forestiers l'a fait.

M. Don Bell: Oui, mis à part les produits forestiers.

Mme Marta Morgan: Je pense qu'il est difficile d'extrapoler de façon précise, parce que cela dépend en réalité de l'emplacement de vos usines, de quel chemin de fer vous dessert, et quel est le niveau

de concurrence? Donc différentes industries seront dans des situations différentes et le montant sera différent.

Mais certainement, pour notre industrie, 280 millions de dollars par an, c'est un montant important, qui ne comprend pas les coûts supplémentaires dus aux interruptions de service qui se produisent régulièrement. Si l'on comparait, par exemple, avec les coûts de construction d'une usine neuve, l'argent que nous pourrions économiser à partir du tarif marchandises concurrentiel nous permettrait de construire une nouvelle usine de classe mondiale tous les trois ans au Canada. Donc, du point de vue concurrentiel pour notre industrie, c'est une composante importante des coûts.

M. Don Bell: Et de plus, vous payez de 10 à 15 p. 100 annuellement en frais supplémentaires de surestaries et d'entreposage. Je crois comprendre que c'est un sujet qui revient constamment dans la plupart de vos exposés.

Est-ce que ces frais sont plus ou moins universels? Je pense ici à l'approche d'arbitrage, le recours collectif à l'arbitrage pour l'offre finale, et la contestation. Est-ce que ces frais sont plus ou moins universels ou est-ce qu'ils varient d'un secteur à l'autre? Je parle des frais de surestaries et de l'entreposage maintenant.

M. Robert Ballantyne: Il varie définitivement d'une industrie à l'autre.

M. Don Bell: De quel type de matériel parlons-nous? Est-ce du matériel roulant?

M. Robert Ballantyne: Si un recours collectif à l'arbitrage était utilisé, il le serait par les expéditeurs de l'industrie céréalière ou de l'industrie des produits forestiers. Je pense donc que la comparaison la plus facile à faire serait basée sur l'industrie. Ce serait une comparaison par secteurs.

M. Don Bell: J'imagine que l'appui à l'arbitrage est basé sur le prétexte que l'union fait la force.

J'avais des questions concernant certaines dispositions dans les demandes qui doivent être les mêmes pour tous les transporteurs. D'après mon expérience, ayant participé à cette industrie et ayant représenté différents secteurs, dans le cas de l'industrie de l'alimentation au détail, les plaintes éventuelles que je peux prévoir ne s'appliqueraient pas nécessairement de la même façon, mais les solutions s'appliqueraient de la même façon. Votre groupe est conscient de cette situation.

Personnellement je résisterais à tout effort ou interprétation à ce sujet. Dans le cas d'une interprétation je me demande si le problème doit s'appliquer de façon égale, s'il y a des degrés différents de la même plainte dans un recours collectif à l'arbitrage.

M. Wade Sobkowich: Il serait impossible de trouver une situation où le résultat s'appliquerait à chaque expéditeur de la même façon. C'est impossible. Les expéditeurs sont différents; ils mènent des activités différentes, ils ont une taille différente, ils ne sont pas tous au même endroit. Il est impossible d'avoir la même application pour tous.

M. Don Bell: Il y aurait toutefois une même application à tous, dans la mesure où toute décision — en matière de taux, par exemple — s'appliquerait également. L'effet pourrait être différent, selon la distance de la source ou les autres applications.

Mon autre question porterait sur ce que j'ai entendu dire au sujet de l'approvisionnement en wagons et de la frustration que cause l'escalade des frais de surestaries et d'entreposage. Bien sûr, l'une des questions en matière de dédommagement portait sur les frais de surestaries et d'entreposage exigés si les wagons sont en retard ou ne sont pas fournis à temps, mais qu'on doit quand même faire venir une équipe, qui attend ensuite pendant un jour ou deux, sans qu'on en soit dédommagé. Selon les sociétés de chemins de fer, vous avez le choix: un service garanti, si, en d'autres termes, vous payez plus.

Je me demande quel coût supplémentaire la garantie de service représente. Est-ce une véritable option pour vous? Le coût supplémentaire d'un service spécial se compare-t-il au coût d'une équipe supplémentaire qui attend pendant deux ou trois jours?

M. Wade Sobkowich: Dans l'industrie céréalrière, en tout cas, les options de service spécial sont vraiment limitées, voire inexistantes. Certains de nos membres ont tenté de conclure des ententes commerciales avec les sociétés de chemins de fer, mais elles y rechignent. Faute de quoi, nous nous conformons à leurs tarifs et à leurs conditions. Ils s'appliquent à tout le monde dans l'industrie céréalrière.

Est-ce que je pourrais juste passer en revue ce qui se passe pour les frais de surestaries?

M. Don Bell: J'aurais juste un commentaire.

Si je pose la question, c'est parce que les sociétés de chemins de fer nous ont dit que ces services spéciaux étaient disponibles et que les gens obtenaient ce pourquoi ils payaient.

● (0950)

M. Robert Ballantyne: J'étais présent quand elles ont fait cette déclaration. J'aurai des commentaires après la réunion.

M. Wade Sobkowich: Allez-y Bob, ne vous gênez pas.

M. Robert Ballantyne: Pour donner suite au commentaire de Wade, comme l'ont indiqué les sociétés de chemins de fer dans leur réponse, il existe des contrats confidentiels entre des sociétés de chemins de fer individuelles et des expéditeurs individuels. Ces contrats étant confidentiels, personne n'en connaît les modalités.

On sait toutefois qu'il y a parfois des garanties de rendement de la part des sociétés de chemins de fer, par exemple, un train-bloc de charbon s'engageant à livrer tant de tonnes par semaine ou quelque chose de ce genre.

Mais, d'après ce que me disent les membres de l'Association canadienne de transport industriel — membres divers, vu que nous comptons des détaillants, des exploitants de charbon, des manufacturiers, toute une gamme de membres —, les sociétés de chemins de fer délaissent les contrats confidentiels et reviennent aux prix de barème. Je suppose donc que c'est quasi systématique: il n'y a pas de véritable garantie de rendement qui pénaliserait financièrement les sociétés de chemins de fer en cas d'échec à fournir le service. Bien entendu, il n'en va pas de même dans l'autre sens: si l'expéditeur chargeur garde un wagon plus longtemps, il acquitte des frais de surestaries.

Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais revenir brièvement à une question de M. Laframboise à propos de ces frais.

Le tarif 9000 du CN est un tarif pour services facturables où figurent, du moins je l'imagine, les frais de surestaries et ce genre de choses. Mais il y en a d'autres: les services de manoeuvre terminale, les services relatifs aux véhicules automobiles, les services relatifs aux chargements exceptionnels, les services relatifs aux trains-blocs, le supplément carburant pour service de vrac et de wagons complets,

le supplément carburant pour trafic intermodal, la surtaxe de change pour les devises, l'acheminement de wagons particuliers au Canada et aux États-Unis, les frais pour transactions manuelles. Ainsi, soumettre un connaissance par voie électronique est gratuit; par contre, si vous le faites sur papier, vous devez acquitter des frais supplémentaires. Divers frais d'utilisation, des frais pour envois de marchandises toxiques dangereuses à inhaler et des frais de camionnage — tous sont imposés par le CN.

Voici la liste pour le CP. Le tarif 6666 comporte les services additionnels pour les wagons complets, avec des tarifs comparables au premier mentionné en matière d'indemnités de surestaries, etc. Citons en outre: un supplément carburant, un tarif pour les main-d'oeuvre aux États-Unis, des règlements sur le trafic import-export international et des règlements sur le trafic à l'intérieur du Canada et intermodal.

Ce sont seulement certains des tarifs et des frais qu'imposent le CN et le CP aux expéditeurs, en sus du taux de fret légitime pour l'envoi de marchandises.

Le président: Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour madame, bonjour messieurs.

L'Association des chemins de fer du Canada, que nous avons rencontrée mardi, nous démontrait, avec un diagramme à l'appui, que les tarifs ferroviaires au Canada sont parmi les moins élevés au monde. Donc, c'est un portrait qui est très bien pour ces gens.

Je voudrais connaître votre réaction à cela, obtenir une explication ou votre position face à cette affirmation.

● (0955)

[Traduction]

M. Robert Ballantyne: Effectivement, les tarifs marchandises bruts sont parmi les plus bas au monde. Tout dépend de la façon dont on les mesure. Une étude a été faite il y a quelques années, par un institut du transport en Australie, me semble-t-il, pour comparer les tarifs marchandises dans toute une série de pays. Pour permettre la comparaison, une devise unique a été utilisée: le dollar américain. À l'époque — au milieu des années 90 — vu le taux de change du dollar canadien, je crois que les tarifs marchandises bruts canadiens étaient les plus bas au monde; ceux des États-Unis se plaçaient en deuxième position.

Mais on ne peut s'en tenir à cela. Dans un pays aussi géographiquement étendu que le nôtre, on peut s'attendre à ce que les tarifs marchandises soient bas. Il y a plus de frais associés aux activités au terminal, qui tendent à être coûteuses, et moins avec le transport de ligne. De ce fait, plus le transport de ligne est long, plus la moyenne des tarifs marchandises est relativement basse. N'empêche que, vu les distances considérables, la facture de transport totale peut être relativement élevée. Il y a en plus la question des frais connexes que nous avons mentionnés et que l'expéditeur doit également payer.

Je n'ai jamais vu d'étude incluant tous ces éléments, mais les tarifs marchandises les plus bas sont un peu un écran de fumée.

[Français]

M. Robert Carrier: À votre avis, proportionnellement, est-ce que ce sont les tarifs de base que vous remettez en question, ou sont-ce plutôt les frais accessoires qui vous sont chargés et que vous avez énumérés plus tôt? Quelle est la proportion de problèmes qu'ils vous causent? Est-ce que ce sont principalement les tarifs de base, ou sont-ce plutôt les tarifs accessoires?

Mme Marta Morgan: Dans la loi telle qu'elle existe maintenant, il y a une option qui fonctionne très bien pour les expéditeurs quand ils ont un problème relatifs aux tarifs de base, c'est la *final offer arbitration*. C'est la seule façon, dans la loi actuelle, qui s'est avérée une méthode efficace que nous pouvons utiliser, mais c'est très cher. Cela pourrait coûter un million de dollars par cas. Alors, il faut qu'il y ait un problème important relativement aux tarifs de base pour que l'on ait recours au *final offer arbitration*.

Ce qu'on cherche à faire, par le moyen du projet de loi C-8, c'est de couvrir d'autres aspects qui se sont manifestés, les frais accessoires et le service, parce que pour ces deux services et les frais afférents, l'expéditeur n'a aucun recours quand il y a un problème. C'est le problème fondamental. Les compagnies ont l'option d'offrir certains services, de fixer les prix qu'elles veulent, mais l'expéditeur, de son côté, n'a pas de pouvoir, parce qu'il doit absolument utiliser le CN ou le CP. Alors, le pouvoir est toujours dans les mains de la compagnie de chemin de fer. Il y a donc un manque d'équilibre. Il y a un peu d'équilibre dans les tarifs de base, parce qu'on a au moins le *final offer arbitration*, mais en ce qui concerne les autres aspects, il n'y a aucun équilibre dans la législation telle qu'elle existe maintenant.

M. Robert Carrier: Il y a un point de votre présentation qui, comparativement à celle de l'Association des chemins de fer du Canada, m'a frappé: vous vous entendez sur le bien-fondé de l'examen de tout le système ferroviaire dans les 30 jours après l'application de la loi. L'Association des chemins de fer du Canada, pour sa part, dit qu'il n'y a pas de documents démontrant clairement la position ou les faits, donc, c'est plutôt anecdotique. De votre côté, vous invoquez certains arguments; elle en invoque d'autres. Donc, l'association a confiance en cette étude, de la même façon que vous nous dites aussi croire que ce sera une bonne chose.

Pensez-vous qu'ultimement, la solution ou la conclusion de l'étude viendra peut-être par le biais d'une implication gouvernementale au niveau du transport ferroviaires, ou croyez-vous plutôt qu'une partie, plutôt que l'autre, devra en payer les frais?

• (1000)

[Traduction]

M. Wade Sobkovich: Nous pensons devoir faire preuve que toute solution mérite un équilibre. Généralement, devant des doubles monopoles, comme l'a expliqué Bob, qui diffèrent d'un duopole, il est essentiel de faire preuve de rigueur. Et, habituellement, cette rigueur est maintenue par des mesures législatives.

Je vais lire un ou deux extraits du mandat que nous comptons adopter pour notre examen du niveau de service. Nous suggérons que l'examen

recommande des mesures, y compris des modifications à la Loi sur les transports au Canada ou à d'autres lois qui... constitueront un moyen de dissuasion financier assez conséquent pour amener une société de chemin de fer à changer toute pratique entraînant un service inadéquat [et] permettront à un expéditeur d'être rapidement dédommagé en cas de perte ou de dommage résultant d'un service inadéquat [et] que les mesures recommandées par l'examen du service ferroviaire soient mises en oeuvre aussi rapidement que possible après achèvement de l'examen du niveau de service et que ces mesures soient enchâssées dans des mesures législatives, des règlements ou des directives politiques.

Nous suggérons donc que la solution soit liée au gouvernement.

Le président: Merci.

Avant de donner la parole à M. Fast, je voudrais revenir aux frais que vous avez énumérés. Sont-ils établis de façon arbitraire ou après discussion avec les expéditeurs?

M. Robert Ballantyne: Je pense que c'est essentiellement fait de façon arbitraire. Selon la Loi sur les transports au Canada, les sociétés de chemin de fer ont le droit d'établir des tarifs et elles le font.

Il peut y avoir des cas où ont lieu certaines négociations et discussions avec les sociétés de chemins de fer, pouvant porter même sur les tarifs, mais aussi sur l'application. Il peut y avoir des exemples comme pour les droits de stationnement, où il semblerait, à première vue, que ces droits couvraient deux jours pour les wagons; dans des circonstances particulières, toutefois, la société de chemins de fer peut être amenée à reconnaître qu'il ne fallait pas imposer deux jours de droits de stationnement. Cela dépend des circonstances.

Le président: Merci.

Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Vu que le président a soulevé la question, je vais enchaîner: Quel pourcentage de vos coûts totaux de transport ferroviaire les frais connexes représentent-ils? Avez-vous ce chiffre, sinon pourriez-vous le communiquer au comité à un autre moment?

Mme Marta Morgan: Nous estimons que cela ajoute 14 à 15 p. 100 au total de notre facture ferroviaire.

M. Wade Sobkovich: C'est à peu près le même pourcentage pour nous, j'imagine, et peut-être même un peu plus élevé.

M. Ed Fast: C'est surprenant, car je crois que les représentants des chemins de fer ont témoigné devant nous que c'était moins de 1 p. 100, ou environ. C'est donc autour de 14, 15 p. 100, n'est-ce pas?

M. Wade Sobkovich: Je vérifierai de nouveau et je vous recontacterai, mais je crois que c'est exact.

M. Ed Fast: C'est assez important.

Je voudrais aborder une autre question qui porte sur ce que vous disiez, monsieur Ballantyne, au sujet du TRDC, le processus de règlement des différends commerciaux. Vous semblez dire qu'il en avait été question, mais qu'en fin de compte il n'a pas été considéré viable pour régler les différends, et pour cette raison vous appuyez un projet de loi qui prévoit l'arbitrage des propositions finales.

Lors de son témoignage devant notre comité, M. Patenaude qui représentait le CN, me semble-t-il, a déclaré ce qui suit, et je cite:

Bon nombre de nos clients nous ont dit qu'ils aimaient la proposition, mais qu'ils ne voyaient pas la nécessité de signer pour l'instant puisqu'ils sont satisfaits de nos services. Ils ont dit que si des problèmes surgissaient à l'avenir, ils feraient appel au processus de règlement des différends commerciaux.

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration? Si vous ne l'êtes pas, pourquoi?

M. Robert Ballantyne: Non, je ne suis pas d'accord avec cette déclaration. J'étais ici quand M. Patenaude a fait cette déclaration. Je le connais très bien, en fait. Il a fait très attention de ne pas dire qu'un expéditeur avait accepté le processus. Comme je l'ai dit, je n'en suis pas certain, mais à ma connaissance, aucun expéditeur n'a accepté leur offre d'un mécanisme de règlement des différends commerciaux.

Pour être poli, je dirais que j'ai eu une divergence d'opinions avec M. Patenaude au sujet de problèmes de service. Il y a des statistiques, et je vais vous en lire une.

Canadian Transportation & Logistics fait chaque année une étude des tendances des usagers de services marchandises, quel que soit le mode de transport. Ils viennent de publier les résultats du sondage de cette année. Voici la question qu'ils ont posé expéditeurs: quel est le pourcentage de vos envois ferroviaires actuels pour lequel le camionnage serait, selon vous, une option viable? Quarante-et-un pour cent d'entre eux ont dit qu'aucun de leurs envois ferroviaires ne pourrait vraisemblablement être transféré au transport routier, ce qui montre jusqu'à quel point les gens dépendent des services ferroviaires. Parmi ceux qui sont passés des services ferroviaires au camionnage, 65 p. 100 ont indiqué que c'était en raison du mauvais service offert par la compagnie de chemin.

L'ACTI fait annuellement un sondage d'analyse comparative auprès de ses membres. L'organisme indépendant que nous avons chargée de faire ce sondage demande aux gens de donner leur avis sur les divers modes de transport qu'ils utilisent. Il s'agit généralement du service de transport aérien, de la messagerie, du transport maritime, du service de transport par camion par charge partielle et par charge complète, le service de transport intermodal et le service ferroviaire. Au cours des trois dernières années — nous ne faisons cela que depuis trois ans — le service de transport aérien s'est classé deux années sur trois dans la catégorie du service « excellent » et le service de transport ferroviaire s'est classé dans la catégorie du « mauvais service » trois années sur trois.

Ce sont là des preuves statistiques. Lorsque l'examen du service qui a été annoncé par le gouvernement, comme Wade l'a mentionné, sera fait, les expéditeurs pourront fournir des données à utiliser dans le cadre de cette étude.

•(1005)

M. Ed Fast: Si vous me le permettez, j'aimerais poser une dernière question concernant les effets sur les consommateurs. Vous avez dit que vous deviez payer des coûts importants à l'heure actuelle que vous ne devriez plus payer si cette loi est adoptée. Vous attendez-vous à ce que ces économies de coût soient transmises en grande partie aux consommateurs?

Mme Marta Morgan: Dans la mesure où les marchandises sont transportées à l'intérieur du Canada et sont destinées à des consommateurs canadiens, la réponse est oui. Les clients des chemins de fer ne sont pas des monopoles. Les clients des chemins de fer évoluent dans un secteur économique extrêmement concurrentiel et toute économie de coût réalisée est généralement transmise aux consommateurs, surtout si ces économies sont réalisées dans toute l'industrie, justement en raison de la nature concurrentielle du secteur.

Dans notre industrie, sans doute entre 60 et 80 p. 100 de nos produits sont exportés, selon le produit. Donc, certains de ces avantages seront transmis au Canada car notre pays est un concurrent plus fort sur les marchés d'exportation et certains des avantages seraient transmis au Canada du fait que les consommateurs canadiens paient un prix moins élevé.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Maloney; on me dit qu'il partagera son temps avec M. Bell.

M. John Maloney (Welland, Lib.): L'article 2 du projet de loi prévoit porter de 20 à 30 jours la période de préavis de l'augmentation des tarifs de transport. Je suppose que lorsque vous concluez avec vos clients une entente sur le coût, vous incluez les tarifs marchandises dans votre coût. Il est vrai que passer de 20 à 30 jours est une augmentation de 50 p. 100, mais 30 jours, ce n'est pas beaucoup, à mon avis, si on tient compte du fait que lorsque vous

établissez votre structure de prix et ce qu'il va en coûter à vos consommateurs, vous le faites peut-être six mois à l'avance. Avez-vous des observations à faire à ce sujet? Cela vous convient-il? Préférez-vous que la période de préavis soit plus longue?

M. Robert Ballantyne: Je pense que la plupart des expéditeurs sont prêts à vivre avec cela. Vous avez raison de dire qu'il faut maintenir le prix pendant une période beaucoup plus longue que 30 jours dans la plupart des marchés des nombreux clients des chemins de fer. Il y a toutes sortes de fluctuations dans leurs coûts d'intrant. Cependant, à ma connaissance, la plupart des expéditeurs sont prêts à accepter cette période de préavis de 30 jours, même s'il arrivera parfois que cela leur coûte de l'argent.

•(1010)

Mme Marta Morgan: Oui, c'est acceptable pour nous.

M. John Maloney: Je vais passer à une autre question. Lorsqu'une ligne est abandonnée, ou qu'un bail arrive à échéance, disons qu'un chemin de fer secondaire ne prend pas la relève, il y a une formule d'indemnisation pour les municipalités, je crois pour une période de trois ans, et qui est d'environ 10 000 \$ le mille. Cela aiderait la municipalité à améliorer l'infrastructure de transport ou l'infrastructure routière, je suppose, mais au bout d'une certaine période, les routes sont assez abîmées. Pourrions-nous envisager autre chose pour prolonger la période pendant laquelle les chemins de fer en seraient responsables, comme une indemnisation accrue pour les municipalités? Pourriez-vous vivre avec cela également?

M. Robert Ballantyne: Tout d'abord, et Wade pourra dire ce qu'il en pense, je crois comprendre que cette disposition ne vise que les embranchements ferroviaires tributaires du grain. Ça ne s'applique pas de façon générale au pays. Ce n'est que pour les embranchements ferroviaires dont le sort est lié au grain...

M. Wade Sobkovich: Certains expéditeurs de grain se sont plaints qu'ils ne recevaient pas de préavis quand les chemins de fer prenaient cette décision, c'est la raison d'être de cette disposition. Les expéditeurs appuient cette disposition. Le fait que nous appuyons l'adoption du projet de loi dans son libellé actuel prouve que les expéditeurs de grain sont pour cette disposition.

M. Don Bell: Pour revenir à la question des frais accessoires, si j'ai bien compris, madame Morgan, vous avez dit en réponse à une question d'un député d'en face que les frais accessoires représentaient environ 15 p. 100 de tous vos frais ferroviaires. Je veux seulement que vous confirmiez que ce chiffre de 15 p. 100 et cette partie de vos frais augmentent environ de 10 à 15 p. 100 par an, d'après les informations que nous avons ici.

Mme Marta Morgan: Oui, je crois que c'est exact.

M. Don Bell: D'accord. Il me semble que c'est un peu comme pour l'achat d'une voiture, le concessionnaire fournit un prix de base de 20 000 \$ et demande ensuite si le client veut un moteur, des portières, une fenêtre? Voilà à quoi je pense en regardant la liste que vous avez fournie.

J'allais également vous poser une question sur la voie.

Monsieur Sobkovich, quelle est la différence entre un duopole et un double monopole? Vous avez indiqué qu'il y avait une différence, j'aimerais bien savoir ce que c'est.

M. Wade Sobkovich: Un duopole, c'est lorsqu'on peut choisir entre deux fournisseurs, et un double monopole, c'est lorsque deux monopoles existent en parallèle. Donc si j'exploite un silo à grain en plein milieu de la Saskatchewan, mon silo est desservi par le CN uniquement, car même si le CP est présent en Saskatchewan, il ne dessert pas mon silo.

M. Don Bell: Vous avez répondu à ma question. Merci.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier les témoins d'être venus.

J'aimerais parler du mécanisme de règlement des différends commerciaux avec les sociétés ferroviaires. J'ai peut-être manqué quelque chose, mais je ne suis pas sûr d'avoir entendu la raison pour laquelle le mécanisme n'a pas été retenu. Les sociétés ferroviaires ont indiqué — et monsieur Ballantyne, si vous étiez ici, vous l'auriez probablement entendu — que c'était parce que vous vouliez que le mécanisme de règlement des différends commerciaux s'applique à leurs opérations aux États-Unis, et ils trouvaient cela intolérable. Êtes-vous d'accord pour dire que c'est la raison ou est-ce à cause d'autres facteurs que le mécanisme est rejeté?

M. Robert Ballantyne: Je dirais que c'était la raison principale. Les expéditeurs étaient d'avis que si le CN et le CP offraient ce genre de mécanisme, ils devraient l'offrir sur leurs réseaux entiers, et dans ce cas, la frontière ne devrait faire aucune différence, car une bonne partie du trafic est transfrontalier pour bon nombre des sociétés représentées dans la coalition. J'imagine que vous, madame Morgan, en avez beaucoup. Et Wade en a probablement quelques-unes. Le secteur des engrais expédie beaucoup de marchandises vers les États-Unis et était d'avis que si les compagnies de chemin de fer devaient offrir un tel mécanisme, il faudrait qu'elles le fassent dans tous leurs réseaux.

L'autre facteur, c'est qu'il y a beaucoup de transport interrégionaux entre les sociétés ferroviaires, qu'il s'agisse du flux vers les États-Unis et d'autres réseaux ferroviaires ou du trafic entre le CN et le CP ou même vers d'autres chemins de fer secondaires. Je vais consulter mes collègues... Ils me corrigeront si ma mémoire me fait défaut, mais il me semble que dans chaque cas de règlement d'un différend commercial, le CN et le CP ne s'engageaient que pour leur propre réseau. Autrement dit, même au Canada, ils limiteraient le règlement de différends, donc en cas de transport interrégionaux du CN et le CP, il n'y aurait pas de couverture.

• (1015)

M. Wade Sobkowich: Bob a tout à fait raison, ça été l'un des problèmes essentiels. Lors de notre rencontre avec CN, à l'époque, pour nous le problème n'était pas tant les expéditions transfrontières que le fait que, à l'issue de ce mécanisme de règlement des différends commerciaux, les chemins de fer nous ont placés devant le fait accompli en nous disant que c'était à prendre ou à laisser, que leur position ne changera pas et qu'ils n'offriraient pas de modalités plus avantageuses pour nous que les dispositions relatives à l'arbitrage des propositions finales dans la Loi sur les transports au Canada. Pourquoi le feraient-ils? Que pourrait-il leur arriver de pire? Il nous faudrait invoquer la Loi sur les transports au Canada, alors pourquoi renonceraient-ils à quoi que ce soit? C'était le principal problème.

Les chemins de fer diront que l'on n'acceptera jamais leur mécanisme de règlement des différends commerciaux. Pourquoi? Parce qu'ils n'acceptent jamais les modalités qui vont plus loin que les droits conférés par la LTC aux expéditeurs. Rien ne les y pousse donc.

Nous espérons donc que grâce au renforcement des dispositions relatives à la protection des expéditeurs, ils seront plus en mesure d'accepter un mécanisme de règlement comme solution de rechange précisément parce qu'il s'agit de différends commerciaux. C'est l'aboutissement d'une entente entre les parties sans intervention de l'État. Mais il nous faut une protection législative. Il faut un arbitrage

de l'offre finale qui soit juste et raisonnable et il faut qu'il soit possible de contester les frais accessoires si on veut qu'il y ait la moindre chance d'aboutir à un mécanisme de règlement des différends commerciaux juste et équitable.

M. Jeff Watson: Les chemins de fer ont dit que l'arbitrage des propositions finales collectif serait beaucoup plus antagoniste que la médiation obligatoire. Je ne suis pas de cet avis. Je trouve que si vous adoptez des positions contraires extrêmes, vous avez tendance à perdre plus. L'arbitrage des propositions finales collectif modérerait beaucoup les propositions finales. Pensez-vous qu'il y aurait plus d'antagonisme?

Mme Marta Morgan: Tel que nous le connaissons, l'arbitrage des propositions finales actuellement prévu dans la loi — cet arbitrage ressemble à celui du baseball dans lequel chaque équipe présente sa meilleure offre et l'arbitre en choisit une — est en fait une façon efficace de rapprocher les parties plutôt que de les éloigner du fait que personne n'osera présenter une offre trop ridicule, sachant qu'elle n'aura aucune chance d'être choisie par l'arbitre.

De même, l'arbitrage des propositions finales collectif rapprocherait les parties. Ce ne sera pas pour autant une partie de plaisir. Quand un expéditeur et un chemin de fer arrivent au stade de l'arbitrage des propositions finales, c'est qu'il y a eu de vifs désaccords. Mais il s'agit là d'un mécanisme juste et raisonnable de règlement des désaccords qui évite la polarisation.

Le président: Merci.

M. Zed est le suivant et on me dit qu'il partagera son temps avec M. Volpe.

M. Paul Zed (Saint John, Lib.): Oui, c'est mon chef.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Il a mis un an et demi à l'admettre.

Le président: Nous allons nous assurer que les bleus indiquent cette correction dans la déclaration préliminaire de M. Zed.

L'hon. Joseph Volpe: Madame et messieurs, j'espère que vous ne concluez pas de cela que la chose ne nous tient pas autant à coeur qu'à vous. Nous prenons la chose très au sérieux comme vous l'avez sans doute déduit des questions posées par les députés de tous les partis.

Je veux revenir sur ce que j'ai déjà dit. Il me semble — et vos réponses le confirment — que vous voulez que le gouvernement soit beaucoup plus présent qu'il ne l'a été. C'est quelque chose d'étonnant pour nous. Comme je l'ai dit quand les chemins de fer sont venus ici mardi, le gouvernement donne l'impression d'avoir pour idéologie de se tenir à l'écart de l'industrie alors qu'il est en fait beaucoup plus présent sur le marché. Les choses ne sont donc pas toujours ce qu'elles semblent être. Je vais donc répéter le compliment que j'ai fait. Vous avez convaincu quelqu'un, tout le monde, que vous avez raison.

Mais je veux revenir sur une question que j'ai posée aux chemins de fer. Comme vous y étiez, vous l'avez entendue. Je leur ai demandé s'ils voulaient changer quelque chose, proposer un amendement, ce qu'il serait, et l'amendement qu'ils ont proposé — et je ne suis pas sûr que c'est ce que vous auriez accepté — porte sur le paragraphe 169.2 et l'AOF. Il y a quelques instants, je vous ai demandé si vous vouliez qu'un processus soit un peu plus systématique et vous avez dit que c'était une position bureaucratique. Mais je veux vous lire quelque chose — je n'ai pas de copie pour vous — à quoi je vous demanderais de réfléchir. C'est une modification du paragraphe 169.2, que vous avez sous les yeux, je crois. Cela se lit comme suit:

L'Office écarte l'arbitrage prévu au paragraphe (1) lorsque les expéditeurs ne peuvent le convaincre (lui, et personne d'autre) que des efforts ont été déployés pour régler par médiation une question soumise conjointement et commune à tous les expéditeurs, qui doivent présenter une seule et même offre dont les conditions s'appliquent à tous.

Est-ce que ça vous irait.

• (1020)

M. Robert Ballantyne: À notre avis, le libellé actuel couvre très bien la situation et ceci n'est pas nécessaire. D'après mes souvenirs, dans une version antérieure du texte, le projet de loi C-44 ou le C-26, il y avait une disposition semblable à cela, qui ne figurait plus dans le C-58. Cela avait été jugé redondant. Je pense que le libellé actuel est tout à fait acceptable.

L'alinéa 169.2(3) se lit comme suit:

L'Office écarte l'arbitrage prévu au paragraphe (1) lorsque les expéditeurs ne peuvent le convaincre que des efforts ont été déployés pour régler la question par médiation.

Cela ne fait qu'ajouter un obstacle de plus. En outre, l'alinéa 169.2 (2) se lit ainsi:

La question soumise conjointement doit être commune à tous les expéditeurs, qui doivent présenter une seule et même offre dont les conditions s'appliquent à tous.

C'est ce qui se trouve dans le texte actuellement et c'est ce que nous appuyons.

Mme Marta Morgan: Il y a toute une histoire derrière ceci, comme Bob l'a dit. Dans le texte qui a précédé celui-ci, l'expression « s'appliquent à tous » figurait. Les expéditeurs seraient tout à fait contre l'inclusion de cette formule — l'idée que la solution s'appliquerait à tous — pour la raison donnée par Wade tout à l'heure, à savoir que les expéditeurs sont par définition différents les uns des autres. Il y en a des gros, il y en a des petits. Il y en a qui expédient à un endroit d'autres expédient à un autre. La question est peut-être commune à tous mais la solution elle ne l'est pas forcément, vue leur diversité.

Les avocats des expéditeurs sont fermement convaincus qu'une disposition comme celle-là serait l'équivalent du critère du tort commercial dans la question des plaintes concernant le niveau de service et constituerait un obstacle important pour les expéditeurs qui veulent faire ces revendications.

Je pense qu'il s'agit donc d'une façon pour les chemins de fer de réintroduire les libellés des projets de loi antérieurs qui avaient justement suscité l'inquiétude des expéditeurs.

• (1025)

M. Wade Sobkowich: C'est une excellente explication, Marta.

En outre, les expéditeurs ne prennent pas à la légère l'idée d'opter pour un arbitrage des propositions finales, même collectif. Avant d'opter pour ce processus, ils considéreront toutes les autres options, et le fait qu'ils aient présenté une offre commune est essentiel, parce que s'ils ne peuvent pas suivre cette voie, ils ne pourront pas opter pour la procédure, pour commencer. Le fait que le résultat de

l'arbitrage s'applique à tous revient au même que la certification pour un groupe, à notre avis. C'est donc couvert.

Le président: Monsieur Shipley, vous avez la parole.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être venus.

Nous avons beaucoup parlé ce matin des frais accessoires qui figurent dans tous les documents que nous recevons, qu'il s'agisse de ceux des expéditeurs, des monopoles, comme on pourrait appeler le CN, le CP, et d'autres. Je constate qu'il y a de grands écarts, et je veux m'assurer que nous parlons de la même chose.

Le CP, et non le CN, a parlé de moins de 1 p. 100 des recettes. On nous a donné une ventilation, pour diverses choses, 0,3 p. 100, 0,7 p. 100, divers pourcentages mais au bout du compte, c'est moins que 1 p. 100 des recettes. Vous, vous parlez d'une augmentation de 14 à 15 p. 100 des frais accessoires, ou de vos autres frais.

Pourriez-vous fournir ces chiffres au comité? Monsieur le président, je ne souviens plus si nous avons demandé ces documents au CP, mais nous pourrions les obtenir. Il y a là un écart considérable et nous devons bien comprendre de quoi il s'agit.

Avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Wade Sobkowich: Je ne connais pas les chiffres, juste comme ça, mais je dirais pour commencer que quelle que soit l'incidence des frais accessoires, selon le principe du projet de loi C-8, on aurait le droit de porter plainte ou de s'adresser à l'office, si l'on estime que les modalités relatives aux tarifs sont injustes. C'est une procédure équitable, et c'est ce que nous demandons.

M. Bev Shipley: Je le comprends. Je veux simplement m'assurer qu'on ne manipule pas les chiffres à son avantage, en les présentant comme élevés ou bas, ce qui donnerait lieu à ce grand écart. Il nous faut avoir tout sur la table, dans la mesure du possible. Je vous remercie de les fournir.

Je dois vous dire que je suis très impressionné par la quantité de travail que vous avez fait et que vous avez présenté. Je ne suis pas ici depuis aussi longtemps que certains de mes camarades, mais d'après mon expérience, je n'ai jamais vu autant de travail que ce que vous avez présenté, tout en mettant de l'eau dans votre vin pour que le message soit cohérent. Je vous en félicite. Je pense que de nombreux organismes pourraient tirer des leçons de vous lorsqu'il s'agit de s'adresser au gouvernement fédéral, au sujet de projets de loi et de leurs préoccupations connexes.

On l'a déjà dit, les chemins de fer n'ont plus de réserves, plus de capacité. Je reprends leurs mots. On peut donc craindre que l'investissement nécessaire... Depuis 1996, c'est un investissement de 15 milliards de dollars. Les chemins de fer craignent que cela nuise aux investissements privés. Il n'y a donc plus de capacité. On craint que cela nuise à l'investissement nécessaire à l'expansion et à l'amélioration du service.

Pourriez-vous me parler des améliorations de service qui se sont produites à une époque plus faste, et qui ont été avantageuses pour vous?

M. Robert Ballantyne: J'ai quelques observations. Tout d'abord, au sujet de la capacité, des parties du réseau sont près de la capacité maximale, mais il y en a aussi certainement d'autres qui ne le sont pas. Au sujet du nouveau terminal à conteneurs de Prince Rupert, le CN a déclaré avoir une capacité bien suffisante sur son tronçon, du moins jusqu'à Edmonton. Il y a aussi une capacité suffisante entre le port de Halifax et le centre du pays.

Pour les tronçons du CN et du CP qui traversent les montagnes à partir de Vancouver, la capacité est à sa limite et des investissements y ont été consacrés, et le seront encore, étant donné la demande et l'intérêt pour les actionnaires d'assurer le service.

Voilà pour ça. Par ailleurs, il y a de plus en plus d'accords de collaboration, ce qui est bon. Ainsi, pour le Canyon du Fraser, les deux chemins de fer se sont mis ensemble. Le CN et le CP circulent sur les rails du CN dans un sens, puis sur les rails du CP dans l'autre, et dans cette région, ce sont des chemins de fer assez difficiles.

Ce genre de chose est donc positif. Cela ne représente pas non plus beaucoup d'immobilisations. Je crois que dans une certaine mesure... Il serait exagéré de parler de « chantage », mais s'il s'agit de l'effet des changements à la loi sur l'investissement, je pense que cela reste à voir. Je serais très étonné qu'il y ait quelques changements que ce soit.

Le dernier numéro de la revue des employés du Canadien Pacifique vantait les investissements substantiels faits au nord-est d'Edmonton, près de Fort McMurray. On a beaucoup investi dans la construction de nouvelles voies ferrées. Et cela s'est fait malgré qu'il soit question du projet de loi. Je pense donc que tant qu'il y aura un marché, tant qu'il y aura des profits à faire, comme ils en font...

Je crois que les chemins de fer, le CN et le CP, vous ont dit cela l'autre jour. Les investisseurs prennent en considération le ratio d'exploitation. Le CN a fait baisser le sien à près de 60 p. 100. Il s'agit du rapport entre les frais d'exploitation et les revenus d'exploitation. C'est probablement l'un des plus faibles pour les grands chemins de fer de première catégorie en Amérique du Nord. Le ratio d'exploitation du CP est aussi assez bon.

Je pense donc que le projet de loi aura une incidence sur leurs recettes totales, mais je doute qu'il ait un effet significatif sur leur ratio d'exploitation.

•(1030)

Le président: Merci.

Cette série de questions est terminée. Tout le monde a eu l'occasion de poser des questions. Nous allons maintenant donner deux ou trois minutes à chaque intervenant.

J'ai sur ma liste MM. Volpe, Laframboise et Masse.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Ballantyne, j'aimerais qu'on reste dans la même veine. D'après les exposés que nous avons entendus, les chemins de fer déclarent que le climat sera nettement moins propice à l'investissement et que le rendement sera bien inférieur à

celui de tout autre expéditeur. Je pense que d'après certains chiffres que j'ai vus, il y aurait un écart de 10 p. 100. Vous connaissez leur position: cette mesure législative aura un effet de douche froide sur les investisseurs.

Vous venez de dire que c'est faux et vous avez cité une norme particulière. J'ai peut-être mal compris, mais j'ai senti que vous hésitez un peu dans votre réponse, et que vous craigniez que les investissements ne soient pas aussi substantiels et que vos expéditeurs, votre coalition, souffrent d'un service...

Nous ferons une étude de la question, mais il n'y aura pas grand-chose à examiner si les services sont retirés du fait d'une absence d'investissement due au climat, pour ce qui vous concerne.

M. Robert Ballantyne: Si vous avez cru percevoir une hésitation, c'est simplement parce que c'est dans l'avenir, et je ne peux pas dire avec certitude qu'ils ne le feraient pas. J'imagine qu'ils vont continuer à investir ce qu'il faut pour occuper les marchés qui se présenteront.

Nous semblons connaître actuellement une période de demande croissante pour les services de transport dans tous les modes. L'économie mondiale est en croissance. L'industrie travaille et s'approvisionne quasiment à l'échelle planétaire. Il devra donc vraisemblablement y avoir une croissance marquée, et je pense qu'ils vont continuer à emboîter le pas à cette croissance. C'est pour cela qu'ils sont là.

•(1035)

M. Wade Sobkovich: Pourrais-je ajouter quelque chose?

Lorsque les compagnies de chemin de fer disent ce genre de choses, elles veulent en fait dire que ce texte de loi va entraîner pour elles un préjudice injuste. Or, ce projet de loi entend améliorer la protection accordée aux expéditeurs au moyen de dispositions ou de mécanismes destinés à résoudre les problèmes après coup. Si les problèmes en question ne surviennent pas, ces dispositions ne sont donc pas invoquées. Tout ce que nous demandons, c'est une façon juste et raisonnable — comme nous le donne le projet de loi — de régler les différends.

Par conséquent, si les compagnies de chemin de fer affirment que la mise en oeuvre d'un processus destiné à régler les différends avec les expéditeurs d'une façon juste et raisonnable après l'apparition d'un problème va entraîner pour elles un préjudice injuste, cela en dit long sur la façon dont ces mêmes compagnies traitent actuellement les expéditeurs.

Le président: Monsieur Laframboise.

Mme Marta Morgan: Je voudrais remercier, si vous le voulez bien.

Je pense que toutes les industries qui travaillent sur des marchés ouverts à la concurrence doivent également trouver du financement pour leurs investissements nécessaires. Soutenir qu'une limitation assez minime imposée à leur monopole aura un impact notable au niveau de l'investissement me semble un argument qui ne tient pas. Notre industrie travaille sur des marchés ouverts à la concurrence. Nous investissons là où nous en avons besoin, et les autres expéditeurs qui traitent avec les compagnies de chemin de fer sont dans la même situation.

Le projet de loi n'ouvrira pas la concurrence entre les compagnies de chemin de fer. Dans le secteur ferroviaire, le marché ne sera pas plus ouvert à la concurrence qu'avant. Il y aura, certes, de nouvelles mesures relativement modestes qui permettront aux expéditeurs de réagir aux grosses difficultés parce que — croyez-moi — un expéditeur ne déposera plainte contre une compagnie de chemin de fer au sujet d'un niveau de service ou ne demandera l'arbitrage des propositions finales que s'il est devenu impossible de régler le problème de façon bilatérale et lorsque le problème est particulièrement grave. Nous préférerions pouvoir régler les différends sur un plan commercial, et il s'agit ici en l'occurrence de mesures que nos compagnies membres n'invoqueront qu'en dernier recours.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup. Ma question s'adresse à Mme Morgan.

L'Association des chemins de fer du Canada nous a fait parvenir la lettre qu'elle avait adressée au Sénat suite à la comparution de votre association devant le comité sénatorial, et dans laquelle elle est très dure envers les producteurs forestiers, entre autres, en disant que vous avez peu de preuves qui vous permettent de dire que les producteurs forestiers et les produits forestiers seraient captifs d'un seul fournisseur de services de transport.

Pour ma part, je crois que vous avez raison, mais j'ai des difficultés. Il va falloir être capable de contrer ce qu'ils disent, parce qu'ils se basent sur le rapport de l'OCDE produit en 2005 et portant sur tous les transports ferroviaires au monde, dans lequel on dit que le Canada est un exemple parce qu'il a deux réseaux. Je vais citer le rapport:

[...] les deux principaux réseaux ferrés de ce pays exploitent des itinéraires largement parallèles leur permettant d'offrir une vaste gamme de services similaires [...]

Cela veut donc dire qu'il y a de la concurrence. Mais la preuve que vous nous avez fournie démontre que ce n'est pas vrai partout; M. Ballantyne nous l'a dit. C'est faux, entre autres, dans le secteur forestier. J'aimerais que vous nous expliquiez la vie au quotidien de vos producteurs forestiers qui sont aux prises avec un seul fournisseur.

Mme Marta Morgan: Je crois que cela revient à l'explication que Bob a donnée plus tôt aujourd'hui. Dans les quartiers urbains, par exemple, il y a souvent de la concurrence entre les deux, le CN et le CP. Mais en ce qui nous concerne, nos usines sont situées dans des communautés rurales, dans des communautés où il y a seulement un des deux chemins de fer: le CN ou le CP. Habituellement, c'est le CN qui dessert notre industrie. Alors, il y a vraiment une division entre le milieu urbain et rural au Canada. Quand nous avons fait notre survol, très récemment, toutes nos usines nous ont dit que 90 p. 100 d'entre elles n'ont aucun autre service ferroviaire et que les distances sont trop grandes pour que les services de camionnage soient concurrentiels sur le plan économique.

• (1040)

M. Mario Laframboise: Parfait. Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Vous nous avez donné une liste de frais accessoires qui feraient rougir un banquier. J'aimerais avoir si ces frais interviennent à mesure que les autres frais diminuent en flèche, ou s'ils... Comment ces frais ont-ils évolué au fil du temps? Sont-ils relativement

nouveaux, remontent-ils aux trois dernières années, aux quatre dernières années, aux dix dernières années? Quelle en a été la genèse?

M. Robert Ballantyne: Je dirais que les frais de stationnement existent depuis probablement une centaine d'années. Certains des autres frais sont relativement récents. La surtaxe pour le carburant est relativement jeune, elle remonte au moment où le prix du brut a vraiment commencé à aller dans tous les sens. C'est donc en l'occurrence quelque chose d'assez nouveau.

D'autres frais encore, comme la redevance exigée pour la production d'un connaissance en version papier sont assez nouveaux. La compagnie de chemin de fer dit en l'occurrence à ses client qu'elle privilégie l'échange de données en mode électronique, et c'est fort bien, car nous aimons tous cette idée-là. Par contre, elles sont à même d'exiger de leurs clients qu'ils soumettent leurs données par voie électronique, sans quoi ils devront payer un peu plus cher. Il n'y a pas beaucoup d'autres compagnies qui puissent faire ce genre de chose.

Je dirais donc que dans l'ensemble, ce sont des frais relativement nouveaux. Certains d'entre eux existent par contre depuis longtemps, par exemple, la pesée des wagons, leur remisage, ce genre de choses, cela existe depuis longtemps.

M. Brian Masse: Et que dites-vous des nouvelles redevances que les États-Unis imposent unilatéralement, par exemple sous couvert de la Bioterrorism Act? Je pense qu'elles s'élèvent à 750 \$ par wagon si je ne me trompe pas. Qui donc absorbe ce surcoût? Vous est-il directement imputé ou est-il pris en charge par la compagnie de chemin de fer? Elle doit payer, j'imagine, dans la structure actuelle, mais cela se répercute-t-il à votre niveau?

M. Robert Ballantyne: Je n'en suis pas absolument certain et il faudrait que je vérifie auprès de mes membres, mais j'imagine effectivement que ces nouvelles redevances se répercutent jusqu'à nous. C'est ici une redevance qui a été imposée pratiquement à tous les modes de transport. Les routiers la payent, les chemins de fer la payent, les transporteurs maritimes la payent et, lorsque vous prenez l'avion pour aller aux États-Unis, vous la payez également.

M. Brian Masse: Oui, c'est vraiment un abus et c'est parfaitement ridicule dès lors que même les pêches importées du Chili sont considérées comme une menace pour la sécurité.

M. Robert Ballantyne: Notre homologue américaine est la Ligue NIT, la National Industrial Transportation League, et nous avons fait conjointement pression avec elle auprès du gouvernement américain pour faire abolir cette redevance. Nous n'avons pas réussi, mais nous avons travaillé ensemble. Et dans ce dossier aussi, nous avons été largement appuyés par la communauté des expéditeurs américains.

M. Brian Masse: Effectivement, nous avons échoué là aussi.

Un mot rapidement à nos attachés de recherche, monsieur le président, auxquels j'aimerais demander une liste des frais et redevances auprès des deux entités en question. Je pense qu'il y a quelque chose qui ne correspond pas entre ce qu'on nous dit ici au sujet du contenu véritable et la valeur exprimée en pourcentage, et nous pourrions nous renseigner davantage.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Certainement.

Il faut que je signale au comité qu'à la fin de notre dernière réunion, M. Jean avait, par voie de motion, demandé de l'information sur les montants que les compagnies ferroviaires tirent des frais accessoires, du pourcentage que cela représente par rapport aux chiffres d'affaires attribuables aux tarifs marchandises, ainsi qu'une liste des 20 principaux frais accessoires. Nous en avons fait la demande aux compagnies de chemin de fer, et nous aimerions renseigner les expéditeurs de bien vouloir faire parvenir les mêmes renseignements à la présidence.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour commencer, laissez-moi vous dire que je m'étonne que le NPD s'insurge contre une nouvelle taxe, mais c'est quand même agréable de l'entendre.

Monsieur Ballantyne, vous étiez ici la dernière fois, et je voudrais vous donner le loisir, comme à Mme Morgan et à M. Sobkowich, de répondre à la question suivante. Je l'ai déjà posée aux compagnies de chemin de fer, mais je n'ai pas vraiment reçu de réponse. Je vais vous la lire textuellement.

Admettons qu'il y ait, dans l'Ouest, un producteur agricole — mais cela vaut manifestement aussi pour les exploitants forestiers ou que sais-je encore — et il s'agit en l'occurrence d'une plainte lourde que j'ai déjà entendue: on prend les dispositions nécessaires pour faire venir des wagons, mettons six wagons pour pouvoir charger la production. Un beau lundi, une équipe est là prête à charger les wagons, il y a peut-être dix personnes. Tout le monde est prêt, ces gens sont là à côté de la voie, ils attendent mais les wagons n'arrivent pas. Pas un mot de la compagnie de chemin de fer, personne pour les informer de quelque façon que ce soit. Les wagons n'arrivent pas le lundi, ils n'arrivent pas le mardi non plus, peut-être n'arriveront-ils que le jeudi ou le vendredi, voire la semaine suivante. Or, il faut que les expéditeurs aient une équipe prête à intervenir, prête à charger les wagons.

Lorsque les wagons arrivent finalement, la livraison aux bateaux se fait évidemment en retard. Un bateau a dû attendre les wagons, un bateau ou un autre mode de transport. Le producteur agricole ou l'expéditeur a dû payer beaucoup d'argent, tellement d'argent même, me dit-on, que ces frais mangent tous leurs bénéfices, parfois même ces frais sont supérieurs aux prix de revient de la production, de sorte qu'il aurait été moins coûteux de la mettre simplement au rebut.

C'est ce que j'ai entendu dire, et je sais que c'est de l'ouï-dire, mais il y a beaucoup de gens un peu partout au Canada qui m'ont raconté ce genre d'histoire. Alors je vous demande ceci: est-ce que les compagnies de chemin de fer remboursent aux expéditeurs le coût de ce personnel qui a été immobilisé pendant quatre ou cinq jours, le temps que les wagons arrivent, alors même qu'ils ne reçoivent aucune nouvelle de la compagnie de chemin de fer? Est-ce que la compagnie de chemin de fer rembourse à l'expéditeur le chiffre d'affaires qu'il a perdu, ce que lui a coûté ce retard? Est-ce que la compagnie de chemin de fer paie les frais de surestaries du navire qui attend au port que la marchandise arrive? Est-ce que la compagnie de chemin de fer paie les frais de retard de l'expédition? Est-ce que la compagnie de chemin de fer rembourse quoi que ce soit?

•(1045)

M. Wade Sobkowich: Non, rien du tout.

Vous parlez de céréales, et je pourrais peut-être dire rapidement quelques mots à ce sujet.

Vous avez parfaitement décrit la situation. Ce qui se passe, c'est que dans le secteur céréalier, les expéditeurs commandent des

wagons. Prenons un chiffre au hasard, mettons 7 000 wagons pour une semaine donnée, et cela pour tous les expéditeurs de grains. La compagnie de chemin de fer répond en disant qu'elle ne peut pas donner 7 000 wagons, mais seulement la moitié, et que ces wagons seront là le mardi. Les expéditeurs se trouvent donc rationnés, n'ayant plus que la moitié des wagons dont ils ont besoin.

Ensuite, arrive mardi et le personnel des silos est au poste. Je ne sais pas si les gens savent ce qu'il faut pour arriver à constituer un convoi, mais il faut prévoir du personnel pour le jour en question. La compagnie va donc devoir interrompre ses livraisons, pour le compte des producteurs, à cette station-là le jour en question. Peut-être voulaient-ils également faire une inspection préalable des wagons afin de pouvoir garantir la qualité du produit acheminé. Elle a donc fait venir des gens de la Commission canadienne des grains qu'elle va devoir payer.

Nous sommes donc mardi, mais les wagons ne sont pas là. La compagnie de chemin de fer est muette. Quelqu'un finit par téléphoner à la compagnie qui répond: « Oui, ils seront là demain. » Il faut donc recommencer la même chose le lendemain. Interrompre les livraisons pour les producteurs agricoles, ce qui fait deux jours de livraison perdus, il a fallu payer deux journées pour les gens de la CCG et également payer les membres de l'équipe de chargement qui sont restés à ne rien faire pendant deux jours.

Mais les wagons n'arrivent pas le mercredi non plus. Ils viendront peut-être le jeudi. Allez, ils sont là. On a maintenant 24 heures pour charger les wagons, sinon on perd l'incitatif. La compagnie céréalière se voit imposer des règles afin qu'elle respecte les échéanciers. Les wagons doivent être chargés rapidement. Vingt-quatre heures cela vous semble peut-être long pour charger 100 wagons, mais si vous faites le calcul, cela ne donne que 14 minutes par wagon, et cela comprend le repositionnement et tout le reste. Ce n'est donc pas beaucoup.

On charge donc les wagons, et le convoi se met en route. La compagnie a prévu sa logistique de manière à éviter que les wagons n'arrivent pas tous à destination ou au silo terminal en même temps, ce qui embouteillerait tout. Il faut prévoir le rendez-vous avec le bateau. Or maintenant, le convoi va arriver au terminal à un moment différent de celui qui avait été prévu à l'origine. Et peut-être au silo terminal, le silo était-il resté vide pendant quelques jours puisqu'il n'y avait pas de wagons à décharger, mais là tout d'un coup il y en a trop.

Peut-être aussi le convoi a-t-il raté le bateau. Vous avez peut-être payé 25 000 \$ par journée de surestaries pour que le bateau attende qu'enfin, les wagons chargés de canola arrivent au port.

M. Brian Jean: Je voudrais également une réponse de Mme Morgan.

M. Wade Sobkowich: Bien sûr mais j'en viens au fait.

On a donc payé tous ces frais supplémentaires et pour ajouter l'insulte à l'outrage, on a également payé les frais de stationnement parce que les wagons sont restés coincés au silo terminal puisqu'ils sont arrivés tous ensemble. Ce ne sont pas les compagnies de chemin de fer qui paient tout cela. Les compagnies de chemin de fer ne donnent absolument rien aux expéditeurs en compensation de tous ces frais supplémentaires.

Mme Marta Morgan: Je voudrais vous donner une réponse très rapide. Non, non et non. Les compagnies de chemin de fer n'indemnisent en rien les expéditeurs peu importe les frais supplémentaires qu'ils doivent payer.

Chez nous, ce qui s'est passé, surtout dans le secteur du bois massif, c'est que de plus en plus, la fiabilité du service devient un élément important.

Pour nous, un produit comme le bois de construction est une marchandise. Lorsque nos compagnies vendent à des clients comme Home Depot par exemple, Home Depot veut qu'elles livrent le bois, afin de pouvoir garnir l'entrepôt, gérer les stocks et empêcher les ruptures de stocks. Un service qui n'est pas fiable est coûteux sur toute la ligne, à commencer par la scierie, mais ces surcoûts se répercutent jusqu'au bout de la chaîne de livraison, ce qui n'était probablement pas le cas il y a encore 10 ans.

M. Robert Ballantyne: Pour nos membres, c'est effectivement la même chose et les réponses sont les mêmes, c'est toujours non, non et non.

M. Shannon, qui comparaisait l'autre jour pour le CP, avait évoqué le fait que dans certains cas il y avait des contrats. Il existe toujours certains contrats confidentiels entre des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer. Dans certains cas même, il se peut

qu'en vertu de ces contrats, des sanctions financières soient imposées à la compagnie de chemin de fer, mais je pense que ces contrats sont rarissimes et il y en a probablement moins maintenant qu'à n'importe quel autre moment depuis l'apparition de ces contrats confidentiels en 1987.

Le président: Comme il me semble ne plus y avoir de question à l'intention de nos invités, je voudrais maintenant les remercier pour ce qu'ils nous ont appris au sujet du projet de loi C-8.

Je tiens également à signaler aux membres du comité que mardi, nous allons commencer l'examen article par article. Si vous avez des propositions d'amendement, je vous saurais gré de bien vouloir les faire parvenir à Mme Ouellette au plus tard à midi aujourd'hui afin qu'elles puissent être communiquées aux autres membres.

Jeudi prochain, nous allons passer à l'examen de CP Rail, ce qui sera le dernier morceau du puzzle pour M. Bell. Je vous en dirai plus long à ce sujet mardi et jeudi. Merci.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.