



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 065 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 26 mars 2013**

**Président**

**M. Larry Miller**



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

Le mardi 26 mars 2013

• (1545)

[Traduction]

**Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)):** La séance est ouverte. L'ordre du jour est le suivant: conformément à l'ordre de renvoi du vendredi 8 février 2013, le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur le transport au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage). Il y a des témoins parmi nous, qui sont seulement ici pour répondre aux questions s'il y en a, je crois: Mme Crook, Mme Gibbons et M. Langlois.

Là-dessus, nous allons procéder à l'étude article par article. Aussi bien vous dire tout de suite que beaucoup d'amendements ont été proposés en double par le NPD et le Parti libéral. Ils seront examinés dans l'ordre, bien entendu. Je sais que dans plusieurs cas, celui du NPD vient avant celui de M. Goodale.

Je sais que vous vous inquiétez à ce sujet, monsieur Goodale, mais il en est ainsi. Je crois que vous comprendrez.

Madame Morin.

[Français]

**Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD):** Avant que nous poursuivions la séance, je voudrais déposer la motion suivante:

Que les heures du comité soient de 15 h 30 à 17 h 30, tel que décidé par un vote enregistré des membres du comité et ce, jusqu'à la fin du présent horaire rotatif des comités.

Nous ne sommes pas obligés d'en parler aujourd'hui, étant donné que nous recevons des témoins et que je ne voudrais pas les faire attendre. Je voulais simplement déposer la motion.

[Traduction]

**Le président:** J'imagine que la motion n'a pas fait l'objet d'un préavis de 48 heures. D'accord.

**M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC):** Monsieur le président, nous pourrions en débattre maintenant. Je pense que vous obtiendriez le consentement unanime du comité, si vous proposiez de régler la question tout de suite.

**Le président:** D'accord, nous sommes unanimes? Oui? Non?

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** Non.

[Traduction]

**Le président:** D'accord. Ce n'est pas si important, dans ce cas, j'imagine.

**Mme Isabelle Morin:** À eux de décider.

**Une voix:** Nous avons dit que nous sommes d'accord.

**Le président:** Êtes-vous d'accord pour débattre de la motion ou pas? Oui?

Monsieur Holder.

**M. Ed Holder (London-Ouest, PCC):** Excusez-moi, j'aimerais simplement obtenir une précision. Mme Morin a laissé entendre que nous devrions tenir un débat. Elle a présenté un avis de motion. Nous avons dit que nous étions d'accord. Ensuite, vous avez retiré la motion, alors qu'en est-il de cette motion maintenant?

**Le président:** Une petite précision: M. Poilievre a suggéré que nous en discutions tout de suite. Mme Morin n'était pas d'accord, mais, elle a changé d'idée, alors nous allons en discuter tout de suite.

**M. Ed Holder:** Très bien.

**Le président:** Voulez-vous parler de la motion, monsieur Holder?

**M. Ed Holder:** Je le ferai en temps opportun, monsieur le président, si vous m'en donnez l'occasion.

**Une voix:** En avez-vous un exemplaire?

**Une voix:** En quoi consiste la motion?

**Le président:** Essentiellement, nous avons décidé au cours des trois ou quatre dernières semaines que nos séances commenceraient à 15 h 45 plutôt qu'à 15 h 30, en raison de la période de questions, entre autres, et du fait que nous nous réunissons de l'autre côté de la rue. La plupart du temps, nos séances commençaient après 15 h 30 de toute façon, parce que les députés n'avaient pas le temps de venir ici pour 15 h 30.

Nous avons donc décidé de commencer nos séances à 15 h 45, monsieur Goodale. Le but de la motion de Mme Morin, c'est de faire en sorte qu'elles commencent de nouveau à 15 h 30. C'est assez simple.

**M. Ralph Goodale (Wascana, Lib.):** Pourquoi pas 15 h 37 et 30 secondes?

**Une voix:** J'espérais que nous en arrivions à ce compromis.

**Le président:** Monsieur Poilievre.

**M. Pierre Poilievre:** Merci beaucoup.

Monsieur le président, je suis contre la motion. Après la période de questions, il y a plein de gens à l'arrêt d'autobus, pour ceux qui prennent l'autobus. Personnellement, je viens à pied, mais, de toute façon, vous savez comment les choses fonctionnent: nous recevons pendant toute la journée de l'information liée aux travaux des comités, de l'information dont nous ne pouvons pas discuter avec nos collègues avant le début de la séance à moins de disposer de 15 minutes de plus entre la période de questions et le début de la séance.

Comme la plupart des gens sortent de la période de questions autour de 15 h 10, en moyenne, la possibilité de tenir une réunion avant le début de la séance du comité, si elle commence à 15 h 30, est limitée dans le meilleur des cas. Je pense qu'il serait raisonnable qu'il y ait une demi-heure de battement entre le moment où les gens quittent la Chambre des communes à la fin de la période de questions et le début de la séance ici. C'est de cette façon que nous fonctionnions auparavant. Quand nous avions l'autre plage horaire, nous tenions compte du temps de déplacement entre la salle où nous nous trouvions et la Chambre des communes. Je pense qu'il serait juste que nous continuions de procéder de cette façon.

J'ajouterais peut-être que je ne vois pas en quoi le fait de commencer la séance à 15 h 45 pose problème. Je n'ai pas vu de séance écourtée, et, si nous devions manquer de temps, je suis sûr que mes collègues seraient d'accord pour prolonger la séance afin de terminer le débat sur un sujet donné.

• (1550)

**Le président:** À propos de ce que vous avez dit au sujet de l'ancienne plage horaire, les séances se terminaient 15 minutes plus tôt — donc le même intervalle de 15 minutes — pour que les gens puissent se rendre à la période de questions et à la préparation. Vous avez raison.

Madame Morin, vous avez la parole.

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** Merci, monsieur le président.

Je présente cette motion parce que je trouve problématique le fait qu'on retranche 15 minutes à une réunion de 2 heures. À mon avis, il est important que nous entendions nos témoins et que nous ayons le temps de poser des questions jusqu'à la fin de la séance. Si nous raccourcissons celle-ci de 15 minutes, les premiers témoins auront une heure, ce qui inclut les 10 minutes réservées aux présentations, mais nous n'aurons pas autant de temps pour poser nos questions aux autres témoins.

On a invoqué le temps qu'il fallait pour se rendre ici, mais ce n'est vraiment pas un bon argument, à mon avis. En effet, il y a environ une douzaine d'autres comités qui se réunissent à la même heure, que ce soit le lundi ou le mercredi. Dans certains cas, les réunions se tiennent dans des édifices qui sont situés beaucoup plus loin que le nôtre. Je pense entre autres à l'édifice Wellington. Se rendre là-bas est beaucoup plus long que se rendre ici. Dans notre cas, nous sommes à cinq minutes à peine du Parlement. Bref, je ne trouve pas que c'est un bon argument.

Nous nous rencontrons le matin et nous avons tous des BlackBerry, au cas où nous aurions des informations de dernière minute à nous transmettre. La communication est très facile. La raison pour laquelle on nous donne ces instruments de travail est précisément pour que nous puissions communiquer rapidement. Je trouve très irrespectueux que nous ne prenions pas le temps qu'il faut pour poser des questions à des témoins qui se déplacent pour venir ici et qui veulent partager leur savoir avec nous.

J'aimerais aussi ajouter que depuis quelque temps, on a tendance à réunir plusieurs témoins en même temps. Avant votre venue au comité, monsieur le président, nous recevions deux témoins. La première heure était donc consacrée à l'un et la deuxième à l'autre. Ça nous donnait suffisamment de temps pour poser des questions appropriées. Maintenant, nous devons choisir. Vous avez décidé de tenir les réunions de cette façon et je pense que, d'une manière ou d'une autre, c'est votre choix, mais je vois que certaines questions ne peuvent pas être posées.

Pour ce qui est du temps réservé aux questions, selon l'ordre d'intervention établi, il y a un dernier tour de table au cours duquel le NPD, le Parti libéral et le Parti conservateur disposent de cinq minutes chacun. Or nous nous rendons rarement jusque-là. Depuis que je suis ici, il m'est arrivé plusieurs fois, alors que je voulais poser mes questions, de me faire dire qu'il ne restait pas suffisamment de temps. Je ne disposais pas des cinq minutes au complet.

Si les conservateurs ne veulent pas poser de questions, ça me fera plaisir de prendre leur place. Quoi qu'il en soit, le travail que nous faisons dans le cadre du comité est important, selon moi, et je crois en ce processus. C'est pourquoi je trouve que le fait de consacrer moins d'attention à ce travail équivalait à le bâcler.

Je présente cette motion parce que j'aimerais que nous reconsidérons la nouvelle formule que vous proposez. Premièrement, j'aimerais qu'elle fasse l'objet d'un vote. Deuxièmement, comme je l'ai dit, adopter cela, c'est comme dire que nous ne croyons pas au processus. Pour ma part, j'y crois, et j'aimerais que nous conservions les deux heures au complet. Tous les autres comités sur la Colline le font. Je ne vois pas pourquoi notre comité ne respecterait pas les mêmes règles.

[Traduction]

**Le président:** Une petite précision: je ne vous ai jamais enlevé de temps de parole. Si quelqu'un l'a déjà fait, ça doit être un de vos collègues. Ce n'était certainement pas moi.

Monsieur Aubin, vous avez la parole.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Merci, monsieur le président.

En fait, je suis à la recherche d'un compromis. J'abonde tout à fait dans le sens de Mme Morin quant à l'importance de nos deux heures de séance. Je me disais que je n'aurais pas d'objection à commencer la séance à 15 h 45 plutôt qu'à 15 h 30, mais dans la mesure où on acceptait de la terminer 15 minutes plus tard.

Je vous lance même le défi suivant, bien amicalement: commençons la séance de 15 h 30 seulement quand tout le monde sera arrivé, mais reprenons à la fin de la réunion chaque minute passée à attendre des personnes en retard. Je vous garantis qu'après deux réunions, tout le monde se sera discipliné et sera là à 15 h 30, parce que peu de gens autour de cette table souhaitent prolonger leur journée de travail au-delà de 17 h 30.

Quoi qu'il en soit, je pense que nous ne devons pas amputer notre travail. Certains témoins font des trajets beaucoup plus longs que les nôtres pour venir nous rencontrer, nous qui partons de la Chambre des communes pour nous rendre ici. Certains partent de très loin au pays pour venir nous rencontrer. Il me semble que leur accorder le temps prévu pour ces rencontres est un minimum acceptable de décence, d'autant plus que leur expertise nous est souvent fort profitable dans nos réflexions.

Je vois difficilement comment nous pourrions amputer nos rencontres de 15 minutes. Par contre, je suis prêt à considérer une foule de formules qui nous permettraient de récupérer l'entièreté de nos deux heures de rencontre.

•(1555)

[Traduction]

**Le président:** Il semble que vous laissiez entendre, monsieur Aubin, que j'ai unilatéralement réduit la durée des séances ou que quelqu'un d'autre l'a fait. J'ai pourtant consulté Mme Chow, qui était d'accord avec les changements apportés à l'automne dernier, pendant la session d'avant Noël, ainsi qu'avec le changement qui est apporté ici.

Je voulais simplement le souligner.

Monsieur Holder.

**M. Ed Holder:** Merci, monsieur le président. Je veux aborder deux ou trois choses. Mon amie, Mme Morin, souhaite que nous revenions à l'ancien horaire, et je pense qu'elle a de bonnes raisons de le souhaiter. J'aimerais rappeler à tous mes collègues que la plage horaire était alors de 1 h 45, comme cela a toujours été le cas et comme c'est le cas depuis plusieurs séances maintenant. Si mes souvenirs sont bons, tous les partis ont convenu d'adopter cet horaire il y a un certain temps, pour que nous n'enlevions pas de temps à nos témoins ni, idéalement, aux gens qui sont ici pour répondre aux questions.

L'autre chose qui me préoccupe par rapport au fait de commencer à 15 h 30, et la raison pour laquelle je trouvais que c'était une excellente idée que nous commençons à 15 h 45, c'est que je ne me rappelle pas que la période de questions ait été terminée à 15 heures, et je ne sais pas si quelqu'un peut me rappeler une fois où c'est arrivé. Jamais de ma vie, depuis le nouveau...

C'est peut-être la cohorte de 2011 qui déborde d'enthousiasme, je ne sais pas, mais je suis frappé par... et on entend beaucoup de répliques ambitieuses de tous les côtés de la Chambre. Par conséquent, j'ai une certaine empathie pour le Président — je vous rappelle que j'ai déjà posé ma candidature pour ce poste, mais c'est une autre histoire, et je ne suis pas amer...

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Ed Holder:** Mais ce qui arrive, c'est que la période de questions se termine toujours cinq ou sept minutes après 15 heures, comme vous le savez bien, chers collègues. C'est donc une chose à prendre en compte. Ensuite, il y a souvent des questions de privilège, et je pense qu'il est important pour certains d'entre nous d'entendre ce qui se dit pour avoir une idée de ce qui se passe. Je vous dirais que pour nous, qui formons le gouvernement... je siège à deux comités, et toutes les séances de ces deux comités ont lieu l'après-midi, après la période de questions. Ça devient difficile, entre autres parce que la période de questions ne se termine pas à 15 heures; il y a des questions de privilèges.

Je veux donner le temps aux médias d'interviewer Mme Chow, parce que je pense qu'il est approprié qu'elle ait du temps, au cas où cela devrait se faire, après la période de questions. Je le dis en passant.

C'est un peu une blague, mais ce qui est plus important, c'est qu'il arrive parfois — et c'est quelque chose que j'ai vu se produire en comité au cours de mes nombreuses années d'expérience — qu'une motion soit présentée en tout début de séance, et certains d'entre nous, malgré que nous n'ayons les meilleures intentions...

Il y a plus de députés du côté du gouvernement, alors cette possibilité est plus mince pour nous que pour les députés de l'opposition, mais tout de même, mis à part cela, que nous prenions l'autobus ou que nous marchions, ce que je veux dire, en gros, c'est que je trouvais que le fait de commencer à 15 h 45 était un très bon compromis pour nous laisser 1 h 45 tout en terminant à 17 h 30.

Pour toutes ces raisons, j'estime que c'est le meilleur choix à faire.

Je m'oppose donc respectueusement à la motion, monsieur le président, pour les raisons que j'ai mentionnées. Je pense simplement qu'il est sensé de faire preuve de respect et de nous permettre de...

Eh bien, je vais dire une chose rapidement. J'ai été interviewé par un journaliste aujourd'hui — alors cette fois-ci, c'était moi.

**Une voix:** Vous ne vous êtes pas gêné.

**M. Ed Holder:** Non, je ne me suis pas gêné, mais c'était quand même une entrevue de quelques minutes.

Il faut aussi que ce genre de choses soit possible, et c'est donc une sorte de tolérance pragmatique qui s'impose. Je suis très préoccupé, monsieur le président, par la possibilité que des motions soient présentées en début de séance et que je ne puisse pas prendre part au processus, si, pour une raison ou pour une autre, je ne suis pas en mesure d'arriver à temps.

Je vais donc voter contre la motion. Je comprends très bien ce qui est en jeu, mais je vais voter contre.

**Le président:** Merci.

Monsieur Toet.

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je suis également contre la motion, surtout que le changement a été apporté antérieurement, en fonction... nous avons fait passer la durée des séances à une heure 45 minutes. Ce n'est donc pas comme si nous avions soudainement décidé de chambarder l'horaire du comité. C'est aussi une décision que nous avons prise après avoir consulté tous les partis. Tous les partis ont participé au débat, et ils étaient très ouverts à la décision de procéder ainsi à partir de ce moment-là, en fonction de ce qui se passait.

M. Holder a dit que la période de questions se termine à 15 h 7; je pense que c'est souvent presque à 15 h 15, parce qu'on s'occupe de questions soulevées à la dernière minute.

Je pense que nous devons arriver ici bien préparés. S'il faut parler d'avoir de la considération pour nos témoins, je pense qu'il n'est pas très poli de notre part d'arriver ici sans nous être préparés. Mme Morin et M. Aubin ont parlé de politesse et de courtoisie envers les témoins. Eh bien, je pense que c'est très impoli de notre part lorsque nous les faisons attendre ici pendant 15 minutes avant de commencer une séance, ce qui arrive bien souvent.

Ce serait beaucoup mieux si nous admettions que nous commençons bien souvent en retard et si nous demandions à nos témoins de se préparer à commencer à 15 h 45, plutôt que de les faire attendre ici en prévoyant un horaire qui, bien souvent... nos témoins sont eux aussi des gens très occupés qui ont beaucoup de choses à faire, et ils ont mieux à faire que de nous attendre pendant 15 minutes, même si nous pensons parfois que ce n'est pas le cas.

Pour toutes ces raisons, et surtout à la lumière de ce qui se passe habituellement...

L'autre chose qui m'a un peu dérangé dans les observations qui ont été faites, c'est la contestation à l'égard du travail du président, pourrait-on dire, en ce qui concerne le nombre de témoins que nous avons reçus. Je n'ai remarqué aucun changement, par rapport à ce qui se passait sous l'ancienne présidence, pour ce qui touche le nombre de témoins que nous recevons. C'est parfois simplement la façon dont les choses fonctionnent.

Nous essayons d'obtenir des témoignages équilibrés. Parfois, cela suppose entre autres que nous devons entendre un plus grand nombre de témoins. J'aime beaucoup entendre divers points de vue sur le sujet et des témoignages équilibrés. Cela nous permet de poser des questions aux bons témoins pour obtenir le témoignage que nous souhaitons entendre.

Pour toutes ces raisons, je dois voter contre la motion.

Nous devrions aussi respecter... Lorsque nous nous entendons sur quelque chose, nous ne devrions pas présenter une motion pour apporter un nouveau changement trois ou quatre semaines plus tard, ou peu importe. Nous devrions nous en tenir à ce que nous avons décidé de faire ensemble, à l'avenir, à moins de pouvoir prouver que, pour une raison quelconque, nous nous sommes trompés et avons pris une mesure qui a fait empirer la situation...

Je pense qu'il est beaucoup mieux pour nos témoins que nous commencions à 15 h 45 et que c'est beaucoup plus poli de notre part.

Merci, monsieur le président.

● (1600)

**Le président:** Merci, monsieur Toet, et merci d'avoir défendu la présidence. Mais ça fait 22 ans que je suis en politique, alors j'ai la couenne dure.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Monsieur le président, je pense qu'on soulève deux problèmes par rapport à la motion. La première concerne l'heure de début. J'estime que beaucoup de bons arguments ont été présentés relativement au fait de commencer les séances à 15 h 45. Habituellement, la période de questions ne se termine pas à l'heure — surtout le mercredi, évidemment, vu qu'il y a l'hymne national à la Chambre et d'autres choses de ce genre. Le temps que tout soit fait, il est 15 h 15 ou à peu près.

Évidemment, il y a aussi les travaux de construction en cours. Si nous tenions nos séances dans l'enceinte du Parlement, l'heure de début poserait moins problème qu'en ce moment, vu que les séances ont lieu à l'extérieur de l'enceinte, de l'autre côté de la rue, et vu les travaux de construction dans l'édifice de l'Ouest, par exemple. Cela ne va pas être un irritant pendant de nombreuses années. Nous devons simplement composer avec la circulation sur la rue Wellington et certaines autres choses.

Je pense que l'heure de début est juste.

L'autre problème qui a été soulevé ou qui est implicite dans le débat, c'est le temps dont nous avons besoin pour faire ce que nous avons à faire. Je remarque que nous avons passé 18 minutes jusqu'à maintenant à débattre d'une motion présentée par l'opposition. S'il s'agit de respecter les témoins et de laisser suffisamment de temps aux députés pour poser des questions, je dirais que ce n'est pas la première fois que le NPD propose une motion qui a pour effet de réduire d'une quinzaine de minutes le temps que le comité consacre aux questions. Si les députés du NPD veulent pouvoir poser des questions pendant deux heures, alors je leur dirais de ne pas proposer de motion.

Mais ce n'est pas de ça qu'il s'agit. Je pense que c'est un argument qu'ils trouvent pratique d'invoquer pour essayer de ramener la durée des séances à deux heures. Ils sont vraiment contents d'avoir 15 ou 20 minutes pour débattre de toute motion qu'ils souhaitent présenter. Il ne s'agit donc pas réellement du respect des témoins et du temps suffisant pour poser des questions.

Ensuite, je dirais que, pour ce qui est des questions, nous avons déjà établi qu'une séance d'une heure 45 minutes suffit. Peut-être

veulent-ils ramener la durée de la séance à deux heures pour pouvoir proposer d'autres motions et qu'il nous reste une heure 45 minutes avec les témoins.

Je vais voter contre la motion pour ces raisons, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Daniel.

**M. Joe Daniel (Don Valley-Est, PCC):** Merci, monsieur le président.

Comme mes collègues, j'aimerais dire que je vais voter contre la motion pour les mêmes raisons.

La raison pour laquelle nous avons fait tout cela, c'était que nous voulions pouvoir être ici à l'heure, faire les choses correctement. Il est clair que la période de questions se termine rarement à 15 heures; elle se prolonge. L'impossibilité actuelle d'obtenir un moyen de transport pour pouvoir être ici à l'heure vient empirer les choses.

C'était un compromis raisonnable, il demeure le même, et nous devrions continuer de commencer à 15 h 45.

● (1605)

**Le président:** Merci.

Monsieur Sullivan.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Je fais partie de ceux qui n'ont pas pu poser de question mardi dernier, et je sais donc trop bien ce qui se passe lorsque nous ne disposons que d'une heure 45 minutes. J'ai été interrompu par le président, qui m'a dit qu'il n'y avait plus de temps et que la séance ne pouvait être prolongée, et je n'ai donc pas pu poser mes questions. C'était le jour où le ministre est venu comparaître.

Essentiellement, en raccourcissant nos séances, nous semblons affirmer que notre comité est moins important que les autres, lesquels arrivent à siéger pendant deux heures complètes, même s'ils se réunissent à 15 h 30 un mardi ou un jeudi — il n'est pas question de mercredi.

Nous perdons essentiellement un tour de questions et une partie de notre capacité de poser des questions aux témoins. Aujourd'hui, par exemple, nous allons avoir moins de temps pour l'étude article par article. Nous avons une heure pour entendre les témoins et 45 minutes — en fait, ce sera seulement 30 minutes maintenant — pour l'étude article par article...

**Le président:** Il n'y a pas de témoignage aujourd'hui. Les gens ici présents ne seront là que pour répondre aux questions.

**M. Mike Sullivan:** Ce sont les témoins d'après l'ordre de renvoi. Quoi qu'il en soit, nous allons leur poser des questions, et ils vont nous donner des conseils; ils vont nous dire ce qu'ils pensent du projet de loi et des amendements.

Ce que je veux dire, c'est que nous ne devrions pas être le seul comité... il s'agit d'une responsabilité énorme et extrêmement importante: les transports, l'infrastructure et les collectivités constituent l'un des principaux postes budgétaires du gouvernement. Comme ces trois choses sont regroupées et que nous sommes chargés de nous en occuper, je trouverais malheureux que nous n'ayons pas le temps de discuter des questions dont nous sommes chargés.

J'en ai entendu suffisamment de la part du gouvernement pour savoir où il veut en venir, mais c'est vraiment malheureux. Je préférerais que le vote se fasse par appel nominal, si je suis le dernier intervenant.

**Le président:** Vous avez le droit de demander un vote par appel nominal.

Monsieur Holder.

**M. Ed Holder:** Sauf le respect que je dois à mon ami, M. Sullivan, j'aimerais ajouter deux ou trois choses.

D'abord une simple précision: il a dit qu'il n'avait pas eu l'occasion de discuter avec le ministre. Cela n'a rien à voir avec le fait que la séance dure une heure 45 minutes ou deux heures. Le ministre devait être ici pendant une période prédéterminée, comme nous le savons tous. Ainsi, les personnes qui voulaient poser des questions au ministre devaient partager leur temps ou le faire lorsque leur parti avait la parole.

Si quelqu'un avait à se plaindre, ce serait plutôt nos amis du Parti libéral, qui, franchement, n'ont qu'une seule occasion d'intervenir et doivent être...

**Une voix:** Bravo!

**M. Ed Holder:** C'est la raison pour laquelle ils nous ont envoyé leurs meilleurs représentants aujourd'hui, pour que ce soit clair.

• (1610)

**L'hon. Ralph Goodale:** Il était temps que vous le reconnaissiez.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Ed Holder:** Ce que je veux dire, c'est que les ministres comparaissent pendant une période d'une durée limitée, et nous le savons tous. Laisser entendre que le temps alloué n'était pas juste... Le temps alloué est toujours le même lorsque ce sont des ministres qui comparaissent, et mes amis ici présents savent tous que c'est le cas.

Ensuite, les gens ici présents ne sont pas venus témoigner; ils sont ici pour nous offrir leur soutien en tant que fonctionnaires. Alors on peut bien dire que ce sont des témoins, le fait qu'ils soient ici ne va pas nous enlever du temps, selon le temps que tout ce débat va prendre.

Enfin, j'ai simplement l'impression que nous sommes en quelque sorte en train de politiser le débat. Nous avons réglé la question. Mme Chow avait respectueusement donné son accord, et je pense que nous nous étions tous mis d'accord, si je me rappelle bien, sur deux choses: d'abord, faire passer la durée des séances à une heure 45 minutes, et ensuite, commencer les séances à 15 h 45. Nous le savions tous, nous étions tous d'accord, il n'y a pas eu de dissension, et s'il y avait des gens qui étaient absents à ce moment-là, leurs collègues ont pris la décision avec les autres membres de leur parti qui étaient présents au moment du vote. Mais, si je me souviens bien, la décision a été unanime.

Alors je regarde ce qui se passe, et... on finit par avoir l'impression que ce n'est qu'un jeu politique.

Si nous n'arrivons pas à tout régler aujourd'hui, je crois que nous allons avoir l'occasion de revenir là-dessus, parce que nous voulons bien faire les choses. C'est l'important. Nous avons toujours fait les choses ainsi, et s'il faut un peu plus de temps, tant pis, nous allons en prendre plus et faire les choses correctement. L'ordre du jour est bien rempli — et encore un peu plus vu le débat en cours — mais ce n'est pas le moment de tourner la chose en un jeu politique. Je ne pense pas.

**Le président:** Madame Chow, vous êtes la dernière intervenante.

**Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD):** Je n'avais pas l'intention d'intervenir, mais comme j'ai entendu mon nom à plusieurs reprises...

**Une voix:** Toutes mes excuses.

**Mme Olivia Chow:** Ça va. J'ai pensé que nous pouvions en venir à un compromis, parce que, au départ, je pensais que nous pourrions prolonger les séances jusqu'à 17 h 45. J'ai appris par la suite que c'était impossible. Je me suis rendu compte ensuite que l'un de nos députés allait rater le tour, ce qui est injuste, et j'ai donc essayé de trouver un compromis à la dernière séance. Mais cela n'a pas vraiment fonctionné, et c'est probablement la raison pour laquelle la motion vous a été présentée.

**Le président:** D'accord. Je veux simplement apporter une précision, et je sais que le greffier pourra confirmer ce que je voulais dire. Lorsqu'il s'agit des séances ordinaires de une heure 45 minutes, je vous garantis que personne n'a raté de tour de questions. Nous nous sommes rendus jusqu'à la fin. Il est arrivé deux ou trois fois qu'un député conservateur ne pose pas de questions, mais c'était volontaire, alors je peux vous dire que personne n'a raté son tour.

Par contre, lorsque les séances sont divisées en deux, par exemple lorsque le ministre est venu comparaître pendant une heure, et dans d'autres situations de ce genre, oui, il peut y avoir des complications, mais le député libéral présent ce jour-là a deux tours de questions, et c'est peut-être dans ces situations que le NPD en a perdu un. En tout cas, je voulais simplement le souligner.

M. Sullivan a demandé un vote par appel nominal, monsieur le greffier.

**M. Ed Holder:** Est-ce qu'il serait possible de lire la motion pour que nous sachions clairement de quoi il s'agit?

**Le président:** Vous en avez le texte devant vous.

**M. Ed Holder:** D'accord, alors je retire ce que j'ai dit. Merci.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 5.)

**Le président:** Nous passons maintenant à l'étude article par article.

Conformément au paragraphe 75(1) du Règlement, comme l'article 1 ne contient qu'un titre abrégé, il est réservé. Je mets donc en délibération l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

**Le président:** Oui, monsieur Poilievre.

**M. Pierre Poilievre:** Je pensais que nous allions prendre quelques instants pour obtenir des précisions de la part des fonctionnaires avant le début de l'étude article par article.

**Le président:** D'accord, ils sont là pour répondre à vos questions quand vous le souhaitez, alors vous pouvez y aller. Quelle précision souhaitez-vous obtenir, monsieur Poilievre. Est-ce que cela concernait l'article 2?

**M. Pierre Poilievre:** Il s'agit simplement du contenu du projet de loi en général, des répercussions des amendements apportés au projet de loi.

**Le président:** D'accord, qui souhaite dire quelque chose là-dessus?

**M. Pierre Poilievre:** Ai-je raison de dire que nous avons prévu une période pour cela avant l'étude article par article? C'est ce que j'avais compris à la lecture de l'ordre du jour.

**Le président:** Il n'y a pas d'exposé officiel des témoins, monsieur Poilievre. Ils sont ici pour...

**M. Pierre Poilievre:** D'après l'ordre du jour, il y a une heure qui est réservée à cette fin.

**Le président:** Vous avez raison, c'est ce que dit l'ordre du jour, mais ce n'était pas l'intention. Les témoins ne sont pas venus ici avec un exposé à présenter.

**M. Pierre Poilievre:** Le libellé du texte législatif doit lui aussi correspondre à l'intention, alors nous allons peut-être avoir des questions à poser pour nous assurer que c'est le cas.

**Le président:** Oui, et c'est pour ça que nous sommes ici. Avez-vous des questions en ce qui concerne l'article 2?

**M. Pierre Poilievre:** Non. J'avais compris que les questions porteraient sur le projet de loi en général et qu'elles seraient posées avant l'étude article par article. C'est ce qu'on peut lire dans l'ordre du jour: « témoins », « ministère des Transports », « 15 h 45 à 16 h 45 », puis l'étude article par article devait avoir lieu de 16 h 45 à 17 h 30.

**Le président:** D'accord, exactement qu'est-ce qui...?

**M. Ed Holder:** Puis-je fournir des éclaircissements à cet égard, monsieur le président?

• (1615)

**Le président:** Oui, monsieur Holder.

**M. Ed Holder:** Je pense que ce qui pourrait être utile, ce serait simplement de comprendre le contexte du projet de loi, parce qu'il va même être lié aux amendements que nous allons examiner. Il serait peut-être indiqué à ce moment-ci de poser des questions aux fonctionnaires — ils n'ont pas d'exposé officiel à présenter — pour nous faire une idée générale du document. Si le président n'a pas d'objection, cela nous viendra en aide...

**Le président:** Ce serait probablement, je crois, une façon plus efficace d'utiliser votre temps, parce que, à ce moment-là, les témoins vont se concentrer sur vos questions.

Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** C'est précisément ce que j'allais dire, et j'ai des questions à poser.

Les expéditeurs ont commencé par formuler un ensemble de recommandations avant la rédaction du projet de loi, et, ensuite, ils ont proposé des modifications à apporter: que, plutôt que de partir d'un accord concernant les services sans balise, il y ait un modèle pour aider les expéditeurs et les sociétés ferroviaires à conclure un accord concernant les services, avec des lignes directrices claires.

Il me semble s'agir d'une démarche plus rapide, plus efficace et plus efficace. Je pense que c'est l'objectif de la première série de recommandations. Cette idée pose-t-elle un problème sur le plan logistique?

C'est ce que nous avons toujours demandé. Lorsque j'ai présenté un projet de loi d'initiative parlementaire, c'était l'un des aspects clés. Lorsque j'ai discuté de la chose avec des conseillers juridiques, ils n'ont pas semblé relever de problème dans cette façon de faire, dans le fait d'avoir un modèle, comme ce qui est proposé dans la première série de recommandations.

Est-ce que cette façon de faire comporte des inconvénients?

**Mme Annette Gibbons (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports):** La façon de procéder pour la rédaction de la demande d'accord sur les services présentée à une société ferroviaire par un expéditeur et ensuite la demande présentée à un arbitre, si l'expéditeur n'obtenait pas l'accord commercial demandé, c'était d'utiliser un libellé général reflétant de très près les obligations des sociétés ferroviaires dans le cadre de ce que nous appelons l'« obligation de transporteur public », c'est-à-dire de l'article 113 de la Loi sur les transports au Canada.

Nous procédons de la même façon pour la rédaction d'un accord sur les services déjà prévu par la loi au titre de l'obligation de transporteur public.

L'idée, c'était qu'en prévoyant une démarche plus détaillée, on pourrait au bout du compte limiter la portée de l'accord, et nous voulions qu'elle demeure générale. Le libellé de la disposition concernant l'obligation de transporteur public était intentionnellement générale, et nous avons donc rédigé les nouvelles dispositions de façon générale aussi. En réalité, les nouvelles dispositions portent sur tout ce que les expéditeurs ont demandé au cours des consultations tenues auprès d'eux l'été dernier, à l'exception de la question des sanctions, laquelle a été abordée devant le comité la dernière fois que les représentants du ministère sont venus témoigner, tout comme le processus de mécanisme de règlement des différends commerciaux.

Ce sont les deux seules choses qui figuraient dans la liste de ce que les expéditeurs auraient aimé voir dans un accord sur les services et qui ne sont pas abordées dans le projet de loi; tout le reste l'est. Ces dispositions de nature générale reflétant l'obligation de transporteur public couvrent donc la vaste gamme des éléments liés au service qui ont été abordés par les expéditeurs, à l'exception des deux que j'ai mentionnés.

**Mme Olivia Chow:** Puis-je poser une question précise au sujet de cet élément? L'une de mes recommandations, c'est que, si les expéditeurs souhaitent inclure le manquement à l'accord sur les services, les conséquences devraient être incluses. S'il y a pas de conséquences liées au manquement à l'accord, on ne valorise pas les bons comportements, pour ainsi dire. Lorsque quelque chose cloche, il faut qu'il y ait des conséquences; il faut que cela soit prévu dans l'accord sur les services.

Pourquoi ne pas permettre que cela soit prévu dans l'accord? Si ce n'est pas le cas, l'accord devient une coquille vide. Est-ce qu'il vaut vraiment le papier sur lequel il est écrit, si on ne précise pas les conséquences d'une violation de ses conditions?

**Mme Annette Gibbons:** Le mécanisme de conformité prévu par le projet de loi, ce sont les sanctions administratives pécuniaires, et c'est ce mécanisme qui doit inciter fortement les titulaires de l'accord à en respecter les conditions.

En ce qui concerne les sanctions, la question précise soulevée par les expéditeurs, comme les représentants du ministère et le ministre l'ont souligné lorsqu'ils sont venus témoigner la dernière fois, c'est qu'il y avait des problèmes concernant l'efficacité d'un mécanisme dans le cadre duquel un organisme de réglementation établit les sanctions avant qu'une infraction ait lieu. Ce mécanisme en particulier posait certains problèmes.

Au bout du compte, comme le ministre l'a dit lorsqu'il est venu témoigner devant le comité, le recours à des sanctions administratives pécuniaires a été retenu, car il s'agit d'un mécanisme très puissant qui dissuade très fortement la non-exécution ou le non-respect d'un contrat, tout en évitant les problèmes qu'aurait posés la démarche axée sur les sanctions qui était proposée par les expéditeurs.

• (1620)

**Mme Olivia Chow:** Je ne comprends pas bien. S'il n'y a pas de sanction...

**Mme Annette Gibbons:** Il y en a. Il s'agit de sanctions administratives pécuniaires.

**Mme Olivia Chow:** Pouvez-vous m'expliquer ce que cela signifie en termes simples?

**Mme Annette Gibbons:** C'est un mécanisme dans le cadre duquel un expéditeur estimant qu'il y a eu manquement à un accord sur les services ayant fait l'objet d'un arbitrage et ayant été imposé sous les auspices de l'office peut demander à l'office de mener une enquête sur ce manquement. Si l'office constate qu'il y a bel et bien eu manquement, il a le pouvoir d'imposer une sanction administrative pécuniaire pouvant aller jusqu'à 100 000 \$.

**Mme Olivia Chow:** D'accord, mais les 100 000 \$ ne seront pas versés aux expéditeurs; ils sont versés à l'office, n'est-ce pas?

**Mme Annette Gibbons:** Oui.

**Mme Olivia Chow:** Pour ce qui est de l'expéditeur, en fait, en cas de non-respect des obligations, il n'obtient rien en retour. Les expéditeurs veulent que ce soit prévu d'entrée de jeu, directement dans l'accord sur les services; ils veulent une clause selon laquelle il y aura des conséquences en cas de non-respect des obligations.

Il faut le faire. Sinon, si on laisse passer les cas de non-respect des obligations et qu'on dit ensuite: « vous pourrez vous plaindre par la suite et, en passant, même si le processus d'arbitrage vous est favorable, vous ne reverrez jamais votre argent »... pourquoi quelqu'un agirait-il ainsi?

Pourquoi ne permettrions-nous pas de définir, dans l'accord, le genre de pénalités qui seront imposées en cas de non-respect des obligations? Lorsqu'on rédige un genre de contrat, on veut savoir quelles seront les pénalités et combien d'argent il faudra payer en cas de problème. Sinon, eh bien l'accord sur les services n'a pas vraiment beaucoup de poids.

C'est l'élément central. Si on ne punit pas le non-respect des obligations, pourquoi conclure un accord?

**Mme Annette Gibbons:** En fait, le non-respect des obligations serait pénalisé grâce à l'imposition de sanctions administratives pécuniaires.

Ces sanctions sont prévues dans diverses lois. Le fait qu'elles reviennent au gouvernement est une caractéristique des régimes de sanctions administratives pécuniaires. L'objectif n'est pas de générer des recettes, c'est de prévoir une mesure législative visant à décourager le non-respect des obligations. C'est une caractéristique de ces régimes.

On les utilise dans des textes législatifs, et, dans le cas présent, on a utilisé le mécanisme comme puissant moyen de dissuasion, d'une façon conforme au rôle des organismes de réglementation, plutôt que d'adopter une approche proposée où chacun peut définir des sanctions et où l'organisme de réglementation doit définir un cadre de gestion des manquements futurs sans savoir de quoi il sera question.

Les organismes de réglementation ne peuvent pas entreprendre le processus complexe consistant à établir un cadre avant que les manquements ne se produisent.

En ce qui a trait à la question du dédommagement offert aux expéditeurs pour les préjudices découlant d'un manquement, au bout du compte, ils peuvent se tourner vers les tribunaux, alors un mécanisme leur permet d'obtenir des dommages-intérêts. Cependant, de plus, le régime de sanctions administratives pécuniaires sera là comme moyen dissuasif advenant le non-respect des obligations qui incombent aux sociétés ferroviaires.

**Mme Olivia Chow:** Mais la sanction s'élève à 100 000 \$. Pourquoi avez-vous choisi 100 000 \$? Certains expéditeurs m'ont dit que, si le grain n'arrive pas à temps, ou, si lorsqu'il arrive, le porte-conteneurs est déjà parti, c'est trop tard, et on parle de millions de

dollars de préjudice ou de perte. Alors en quoi 100 000 \$ est-il un facteur dissuasif?

C'est peut-être une question rhétorique.

Puis-je poser une autre question? Il y a un amendement libéral que je ne comprends pas. Voulez-vous que j'y revienne durant le deuxième tour, ou voulez-vous que je pose la question maintenant? Je ne veux pas prendre tout le temps.

• (1625)

**Le président:** La seule question que je me pose c'est s'il est judicieux de poser une question sur l'amendement maintenant, alors qu'il n'en est pas question. C'est à vous de voir.

**Mme Olivia Chow:** Plutôt que de passer d'un à l'autre, j'ai pensé qu'il serait opportun d'en parler.

**Le président:** D'accord, posez votre question maintenant, madame Chow, puis nous passerons au suivant.

**Mme Olivia Chow:** C'est l'amendement qui permet aux sociétés ferroviaires de présenter des observations aux arbitres avant la proposition. Le projet de loi, dans sa version actuelle, ne le permet pas. C'est un amendement qui permettra vraiment au CN et au CP de présenter plus de documents.

Si on adopte cet amendement, ne sera-t-il pas préjudiciable pour les expéditeurs? Dans certains cas, leur situation financière n'est pas rose. Il pourrait y avoir, tout d'un coup, un très grand nombre de documents déposés.

**Le président:** Madame Chow, vous parlez de l'amendement 5 des libéraux?

**Mme Olivia Chow:** Oui. Ce n'est pas dans le projet de loi initial, qui prévoyait...

**Le président:** C'est à la page 12 des amendements.

**Mme Annette Gibbons:** Monsieur le président, la question est-elle posée au ministère?

**Mme Olivia Chow:** Oui.

En fait, je pourrais poser la question à mes collègues libéraux, mais je ne savais pas exactement pourquoi vous ne l'aviez pas inclus. Je ne suis pas vraiment favorable à l'amendement, mais vous ne l'avez pas inclus parce que...?

Je pose ma question aux représentants du ministère.

**Le président:** Eh bien, ils ne vont pas l'inclure si c'est un amendement des libéraux.

**Mme Olivia Chow:** Savez-vous quoi? J'y reviendrai quand la motion sera... Je poserai ma question aux libéraux...

**M. Pierre Poilievre:** Monsieur le président, je ne vois aucun inconvénient à examiner certains des amendements avant l'étude article par article. Ils ont un impact sur les décisions précédentes. Par exemple, si Mme Chow y était favorable, elle pourrait rejeter un autre amendement parce qu'elle prévoit appuyer celui-ci. Par conséquent, selon moi, il est tout à fait acceptable pour nous de poser des questions au sujet des amendements avant qu'on passe à l'étude article par article.

**Le président:** D'accord, allez-y.

**Mme Olivia Chow:** Permettez-moi de reformuler ma question.

Dans la version du projet de loi dont nous sommes saisis, vous n'avez pas permis aux expéditeurs de présenter des documents avant l'arbitrage. Dites-moi pourquoi vous avez rédigé le projet de loi ainsi.

**M. Alain Langlois (avocat-conseil principal, Chef d'équipe droit du transport modal, ministère des Transports):** Dans la version actuelle du projet de loi, l'expéditeur dépose une demande au jour un. Avant de le faire, il doit informer la société ferroviaire 15 jours avant le dépôt. Le processus s'enclenche au moment de la demande d'arbitrage au jour un.

La deuxième étape du processus a lieu 10 jours plus tard. Les deux parties doivent, au même moment, déposer leur proposition sur la façon de régler la situation au sujet de laquelle l'expéditeur a demandé l'arbitrage. C'est la deuxième étape du processus.

La troisième étape est la présentation des documents à l'appui de leur proposition, au jour 20 du processus. Au même moment, les sociétés ferroviaires et les expéditeurs doivent se fournir les uns aux autres et fournir à l'arbitre les documents sur lesquels ils envisagent de s'appuyer à l'appui pour étayer les offres qu'ils auront mises sur la table au jour 10. L'étape suivante est l'audience devant l'arbitre.

Par conséquent, à part la demande en tant que telle, qui, évidemment, est présentée par l'expéditeur, tout le processus est fondé sur la simultanéité des étapes, pour les sociétés ferroviaires et les expéditeurs, par le truchement de l'arbitre ou devant l'office.

D'après ce que j'en ai compris, l'amendement 5 des libéraux propose que, si la société ferroviaire entend s'appuyer sur des éléments de preuve visés aux alinéas *d*), *e*) ou *f*) de l'article proposé 169.37, elle doit informer l'expéditeur au jour 5 du processus et, au jour 10 du processus, elle devra présenter les documents à l'expéditeur en même temps que l'offre.

Évidemment, je ne veux pas commenter la motion en tant que telle, mais c'est ainsi que je l'ai comprise.

•(1630)

**Le président:** Monsieur Goodale, avez-vous quelque chose à jouter?

**L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.):** Monsieur le président, j'aimerais poser trois questions aux témoins, un peu dans la même lignée que ce dont Mme Chow parlait.

En réponse à une question précédente au sujet des dommages-intérêts, je crois que Mme Gibbons a dit que ce n'est tout simplement pas aux organismes de réglementation de fournir des dommages-intérêts, et que, habituellement, ces organismes imposent des sanctions.

Les organismes de réglementation ne le font peut-être pas souvent, mais ils le font tout de même: parfois, ils prélèvent des dommages-intérêts. Mais il s'agit d'une caractéristique habituelle des structures d'arbitrage, et c'est ce qu'on établit ici, si le processus de négociation n'est pas fructueux.

Par conséquent, pourquoi ne laisseriez-vous pas des parties s'entendre au sujet des accords sur les services qui prévoient — de façon contractuelle, entre elles — une façon d'établir et de prévoir des dommages-intérêts, puis, s'il y a un problème et que la cause se retrouve en arbitrage, permettre à l'arbitre d'appliquer ces dispositions de l'accord?

Ce n'est peut-être pas le genre de choses que l'OTC fait souvent, mais pour un arbitre, c'est un élément fondamental du processus d'arbitrage. Pourquoi ne pas permettre que ce soit une option qui s'offre aux parties lorsqu'elles négocient un contrat?

**Mme Annette Gibbons:** Je crois que la différence ici, c'est que, même s'il s'agit d'un processus d'arbitrage, c'est un processus d'arbitrage imposé. Absolument rien n'empêche les parties de s'entendre sur des dommages-intérêts dans le cadre d'un processus

d'arbitrage privé ou commercial. En fait, nous savons que, dans des contrats commerciaux, il y a souvent des dispositions sur ce qu'on appelle des dommages-intérêts extra-judiciaires, en vertu desquels les parties s'entendent sur le fait que, en cas de manquement, une partie versera un montant déterminé à l'autre.

Dans notre cas, il n'est pas question d'arbitrage commercial. Il s'agit d'un processus d'arbitrage imposé, et ce, par la loi, raison pour laquelle nous définissons un...

**L'hon. Ralph Goodale:** N'est-ce pas exactement le problème que M. Lebel a mentionné dans la première réunion: le fait que nous ne traitons pas de circonstances commerciales habituelles et qu'il faut donc mettre en place des dispositions inusitées pour définir des règles du jeu équitables?

**Mme Annette Gibbons:** Nous oeuvrons tout de même dans un contexte législatif et fournissons des directives à un organisme de réglementation pour qu'il s'acquitte d'une tâche précise. En définissant un cadre d'arbitrage dans la loi, nous tenons compte de la fonction habituelle d'un organisme de réglementation. Nous n'avons jamais eu connaissance d'un organisme de réglementation qui définit un cadre d'arbitrage en vertu duquel un arbitre, au cas par cas, peut définir des régimes de sanctions uniques — des dommages-intérêts pour des manquements qui pourront se produire à l'avenir.

Nous voulions trouver un mécanisme qui favoriserait la conformité et qui serait un facteur dissuasif cas de non-conformité contractuelle une fois imposé par un arbitre, et qui était davantage conforme au rôle joué par les organismes de réglementation et à la fonction des cadres d'arbitrage prévus par la loi.

**L'hon. Ralph Goodale:** Franchement, ça ressemble un peu à des vœux pieux. Vous avez prévu les SAP, les sanctions administratives pécuniaires, mais je ne crois pas que c'est ainsi qu'on changera les comportements ou les circonstances, le fait que les expéditeurs se sentent lésés. Selon moi, ce n'est tout simplement pas suffisant pour modifier le comportement qui était à l'origine de la création du comité d'examen en premier lieu.

Je suis aussi préoccupé par le libellé général que vous avez décrit plus tôt, le fait de recourir aux obligations des transporteurs publics qui figurent depuis toujours dans la loi, lesquelles sont évidemment jugées inefficaces par les expéditeurs. C'est trop vague, trop général et trop générique.

Pourquoi ne pas ajouter dans la législation la nomenclature sur les obligations générales en matière de services, mais en l'assortissant de la réserve suivante: « sans restreindre la généralité de ce qui précède, voici certaines choses précises visées par cette définition »? Vous pourriez donner aux expéditeurs ce qu'ils ont demandé, c'est-à-dire des précisions sur ce que signifient vraiment les « obligations ». Visiblement, la définition actuelle n'a pas permis d'obtenir le niveau de service qui, selon eux, est approprié.

Ne pourrait-on pas avoir les deux: conserver votre libellé général, mais ensuite fournir quelques exemples précis de ce que cela inclut?

•(1635)

**M. Alain Langlois:** Je vais répondre à une partie de la question.

D'un point de vue juridique, chaque fois qu'on inclut une liste dans un texte législatif, malgré le fait qu'on précise d'emblée qu'elle est ouverte ou fermée... Si elle est fermée, on est évidemment limité à ce qui figure dans la liste. Si elle est ouverte, si on utilise des expressions comme « sans restreindre la généralité de ce qui précède, voici les éléments qui semblent inclus dans la notion générale », chaque fois qu'on procède ainsi, indirectement, on limite la portée de l'énoncé général qui précède. Plus la liste est longue, plus les tribunaux sont susceptibles de définir la notion générale comme incluant uniquement les éléments « décrits plus bas ». Il y a toujours un risque, d'un point de vue juridique, à inclure une liste dans un texte législatif.

Il faut se demander si on a besoin de la liste. Pourquoi inclure une liste? Si on examine les précédents établis par l'office des transports au fil des ans, la question dont est saisi l'office est rarement de déterminer si ce qu'un expéditeur veut est visé ou non par la notion. La question consiste à établir si l'expéditeur y a droit dans les circonstances. La question n'est jamais de savoir si un aiguillage est inclus dans le « niveau de service ». Évidemment que c'est inclus. La question est de savoir si, dans la situation, l'expéditeur a droit à ce qu'il demande.

Je n'ai pas eu connaissance de beaucoup de dossiers dont a été saisi l'office où il a tranché et simplement confirmé que ce que voulait l'expéditeur et qui figure dans la liste des éléments que nous avons consultés échappe à la notion des obligations de transporteur public; ça en fait partie. La question consiste toujours à déterminer ce qui est juste et raisonnable dans les circonstances et si, selon le cas, l'expéditeur a le droit d'obtenir ce qu'il reçoit réellement.

Selon moi, c'est un faux débat de se demander si les choses figurant dans la liste sont visées ou non. Je crois qu'elles le sont, si nous parlons de la même liste; les aiguillages et toutes ces choses dont il a été question ou dont nous avons discuté par le passé, à part les deux éléments auxquels Annette a fait référence plus tôt. La question est toujours de savoir si les expéditeurs, dans les circonstances, ont le droit d'obtenir ce qu'ils veulent.

**L'hon. Ralph Goodale:** Une dernière chose, dans ce cas-là, sur le même point: si on essaie d'être plus précis, on limite la définition de la notion voulue. Une des préoccupations des expéditeurs tient à la répétition constante dans le texte législatif de l'expression « d'exploitation » qui suit le mot « conditions ». Selon la logique que vous venez d'exposer, si l'expression « d'exploitation » est là, ce doit être une limite.

Pourriez-vous nous dire quelle est la différence entre « une condition » d'un accord et « une condition d'exploitation » d'un accord? En quoi l'un est-il plus restreint que l'autre?

**M. Alain Langlois:** Oui. Je vais vous donner deux exemples très simples.

Les conditions d'un accord peuvent inclure n'importe quoi. Une disposition de confidentialité d'un accord est une condition de cet accord. Ce n'est pas une condition d'exploitation.

J'ai entendu très souvent des expéditeurs et des groupes d'expéditeurs dire que l'expression « d'exploitation » n'est pas définie dans la loi. Avec tout le respect que je leur dois, c'est faux. La version actuelle de la loi définit le mot « exploitation ». De même, dans la version anglaise, le mot « operate » est défini précisément, et le même mot est utilisé dans la loi lorsqu'il est question des conditions d'exploitation ou les « *operational terms* ». Par conséquent, le mot « exploitation » est défini dans la loi, et il l'est de façon générale: c'est tout acte requis pour faire fonctionner un train. Nous voulions que ce soit très, très général et c'est

intentionnellement, du moins en ce qui a trait à la rédaction du texte, que nous ne l'avons pas défini pour réduire davantage la portée de la définition du mot « exploitation » qui figurait déjà dans la législation.

Si les gens s'attendent à ce que l'expression « condition d'exploitation » inclue toutes les conditions d'un accord, ce n'était pas l'objectif de la législation. Mes instructions de rédaction étaient de ne pas... l'intention n'était pas d'inclure toutes les conditions de l'accord. L'intention était de définir l'obligation de la société ferroviaire liée à la façon dont elle s'acquitte de son obligation de transporteur public à l'égard des expéditeurs. L'exploitation elle-même, la façon dont les compagnies s'acquittent de leurs obligations de transporteur public, était ce qu'on visait précisément. C'est la raison pour laquelle on utilise l'expression « d'exploitation ».

On ne voulait pas inclure les modalités qu'on trouve habituellement dans les accords, comme les « clauses de résiliation », les « clauses de confidentialité » et toutes les clauses habituelles qu'on y trouve.

• (1640)

**Le président:** D'accord? Nous nous arrêtons ici.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Je crois que mon nom figurait sur la liste pour le débat précédent, mais cela étant dit...

**Le président:** Votre nom est le suivant sur la liste...

**M. Jeff Watson:** C'est parfait. Je vais passer mon tour maintenant, mais je me remets sur la liste pour plus tard.

**Le président:** Monsieur Poilievre.

**M. Pierre Poilievre:** Quelle serait la conséquence d'enlever l'expression « d'exploitation »?

**M. Alain Langlois:** D'un point de vue stratégique, c'est une décision qu'on peut prendre. Ça élargit la notion.

**M. Pierre Poilievre:** Dans quel sens...?

**M. Alain Langlois:** Ce n'est pas à moi de juger. D'un point de vue juridique, si vous enlevez l'expression « d'exploitation », tout sera inclus: les prix, même s'il y a une exclusion précise quant aux prix, mais le montant de la charge pourrait être débattu.

Toutes les clauses qu'on trouve habituellement dans un contrat pourraient faire l'objet d'un débat. Si je me mets à la place d'un expéditeur, ce ne serait pas une bonne chose pour moi. Comme je l'ai dit au ministère à maintes reprises, les expéditeurs ne veulent pas que l'arbitre ait le pouvoir de les forcer à s'engager à l'égard d'une certaine quantité, par exemple. Si on élimine l'expression « d'exploitation » de l'article 169.37 proposé, essentiellement, on permet à un arbitre, en réaction à une demande d'un expéditeur, d'imposer une condition: l'arbitre pourra obliger un expéditeur à s'engager à confier toute la quantité produite par un client à la société ferroviaire.

D'un point de vue juridique, si on procède à l'élimination, tout pourra être visé par le texte législatif, tout ce qui pourrait faire l'objet d'un contrat entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires. Je vais m'arrêter ici.

**M. Pierre Poilievre:** Les prix sont-ils réglementés ailleurs?

**M. Alain Langlois:** Oui.

**M. Pierre Poilievre:** Si on élimine l'expression « d'exploitation » et que l'arbitre assume la responsabilité quant aux prix, il s'agirait d'un dédoublement du rôle.

**M. Alain Langlois:** Le seul commentaire sur les prix... Le libellé actuel du texte législatif est clair. Nous avons inclus un article selon lequel « il est entendu que » l'arbitrage ne peut porter sur les prix, alors les prix seraient probablement exclus en raison de cette disposition, mais tout le reste serait inclus.

**M. Ed Holder:** Pardonnez-moi, mais pouvez-vous expliquer « tout le reste »? Qu'est-ce que cela signifie?

**M. Pierre Poilievre:** Il veut une liste de tout le reste.

**M. Ed Holder:** Je veux comprendre de quoi on parle.

**M. Pierre Poilievre :** Pour la liste...

**Mme Carolyn Crook (directrice, Politiques ferroviaires, ministère des Transports):** Des éléments qui pourraient être inclus si on le retirait...? Il pourrait y avoir des choses que l'on avait décidé précisément de ne pas inclure, comme, par exemple, un régime de sanctions détaillé. Si on élimine l'expression « d'exploitation », une telle chose pourrait être incluse dans la décision de l'arbitre.

Il y a la notion d'un processus de résolution des différends enchâssé, la demande qu'un arbitre ait la capacité d'imposer un genre de processus de règlement des différends en deux étapes pour régler les problèmes liés à l'application d'un accord imposé au moment de déterminer s'il y a eu manquement aux engagements en matière de service, et qu'il puisse imposer différentes conséquences ou un dédommagement.

Tous ces éléments pourraient alors être réputés disponibles et admis dans le cadre d'un accord issu du processus d'arbitrage, et la décision stratégique qui avait été prise était de ne pas augmenter ainsi la portée.

**M. Pierre Poilievre:** En ce qui a trait aux pénalités et aux compensations, y a-t-il d'autres accords issus de processus d'arbitrage imposés aux parties qui incluent des sanctions prédéterminées dans d'autres secteurs?

**Mme Carolyn Crook:** Je crois que la seule chose que nous ayons trouvée n'est pas directement comparable parce qu'il s'agit d'un régime volontaire. Je crois qu'un des expéditeurs qui ont comparu devant le comité a mentionné la bourse des grains. Il s'agit d'un modèle comparable, même si les parties s'y joignent de façon volontaire. Lorsque les parties décident de participer à cette bourse de marchandises, essentiellement, elles acceptent toutes les règles et toutes les obligations établies.

Une telle structure possède des sanctions ou des dédommagements préétablis associés à divers cas de non-conformité, par exemple, si les grains ne sont pas livrés au moment prévu. Mais c'est une structure à laquelle les deux parties ont décidé de participer volontairement. Ce n'est pas la même chose que ce qui est prévu ici dans la législation, en vertu de laquelle une tierce partie imposerait des sanctions et les aurait établies d'avance.

• (1645)

**M. Pierre Poilievre:** Il n'y a donc pas d'exemple d'arbitre qui impose une sanction prédéterminée dans le cadre d'un contrat?

**Mme Carolyn Crook:** Non. Nous n'avons rien trouvé de la sorte.

**M. Alain Langlois:** La nuance, je dirais, c'est que sauf si la partie accepte que l'arbitre aurait en fait le droit de...

**M. Pierre Poilievre:** Ce qui est impossible en raison du verbe que j'ai utilisé: « imposé ».

**M. Alain Langlois:** Oui.

**M. Pierre Poilievre:** Et, dans ce cas, c'est imposé.

**Mme Carolyn Crook:** Oui.

**M. Pierre Poilievre:** Il n'y a donc pas d'exemple correspondant d'une sanction prédéterminée imposée par un arbitre à des parties d'un accord obligatoire.

**Mme Annette Gibbons:** Pas à notre connaissance, non.

**M. Pierre Poilievre:** Merci.

**Le président:** Monsieur Toet.

**M. Lawrence Toet:** J'aimerais obtenir des précisions concernant un certain nombre de choses que j'ai lues et qui me semblent contradictoires.

Je veux commencer par la création du projet de loi, qui devait favoriser les négociations commerciales, d'après ce que j'avais compris, et représenter un filet de sécurité en la matière. En fait, nous essayons d'épauler les deux parties, les expéditeurs et les sociétés ferroviaires, dans le cadre de leurs négociations commerciales. On espère que le processus d'arbitrage ne sera pas utilisé ou, s'il l'est, qu'il le sera très rarement.

Ai-je bien saisi l'intention du projet de loi?

**Mme Annette Gibbons:** Certainement. En fait, les expéditeurs nous ont dit qu'ils espèrent ne pas y avoir recours, et le projet de loi a été structuré de façon à ce qu'un expéditeur puisse demander à une société ferroviaire de conclure une entente sur les services. Il s'agit essentiellement d'un accord commercial. Si ça ne fonctionne pas, alors la deuxième étape consiste à demander l'arbitrage.

Le projet de loi vise principalement à favoriser les négociations commerciales dès le départ.

**M. Lawrence Toet:** Si c'est le cas, alors, selon moi, moins nous serons prescriptifs quant à ce qu'inclut le processus officiel d'arbitrage — pas ce qui peut être inclus, mais ce qui doit être inclus —, plus nous favorisons la tenue de négociations commerciales.

Si nous définissons de façon très prescriptive exactement tout ce qui doit être abordé dans l'accord, en fait, nous rendons le processus de négociation commerciale beaucoup plus difficile. Nous nous retrouvons avec un filet de sécurité qui n'en est plus vraiment un, il devient un texte législatif qui décrit en fait ce qui doit se produire.

**Mme Annette Gibbons:** En même temps, le projet de loi prévoit un processus et donne à l'arbitre des pouvoirs très généraux pour régler des problèmes liés au service qui échappent aux négociations commerciales.

De la façon dont le projet de loi est conçu, il garantit que, lorsqu'un expéditeur indique qu'il ne réussit pas à conclure un accord sur les trois éléments de service qui sont très importants pour lui, l'arbitre aura la compétence de se pencher sur la question.

C'est donc conçu comme un filet de sécurité et l'on s'assure que l'arbitre aura les pouvoirs nécessaires pour se pencher sur un large éventail de questions.

**M. Lawrence Toet:** Effectivement, mais on revient, j'imagine, à ce dont M. Langlois parlait, soit le fait que plus le processus est prescriptif, moins nous sommes susceptibles de pouvoir élargir la portée des attributions de l'arbitre une fois le processus enclenché.

Nous aurons alors décrit les éléments qu'il faut aborder, et ce sera encore plus difficile pour lui d'aller au-delà de tout ça. Tout ce que nous ajoutons qui est de nature prescriptive est...

M. Langlois a parlé de la notion d'exploitation. J'en parle simplement pour mieux comprendre. Lorsqu'on aborde la question de l'exploitation, essentiellement, ce que j'en ai compris, c'est qu'on dit aux expéditeurs: « faites attention à ce que vous demandez, parce que vous pourriez obtenir quelque chose que vous ne vouliez pas au départ ». C'est peut-être un aspect très déficient du projet de loi.

Encore une fois, c'est pour cette raison que vous avez essayé de garder les dispositions le plus générales et le plus ouvertes possible, pour permettre à l'arbitre, si on en vient à avoir besoin du filet de sécurité, de vraiment pouvoir avoir une vue d'ensemble plutôt que de se faire dire: « voici les enjeux que vous devez aborder dans le cadre du processus d'arbitrage ».

Si j'étais un expéditeur, je regarderais le projet de loi et je me dirais que, en fait, c'est très avantageux pour moi, parce que je peux ainsi soulever beaucoup de questions différentes devant l'arbitre à l'avenir, et il aura le droit de se pencher sur tous ces aspects.

Est-ce exact? Est-ce l'intention générale derrière tout ça?

• (1650)

**Mme Annette Gibbons:** Oui.

**M. Lawrence Toet:** Le dernier sujet que j'aimerais aborder est toute la question de l'inclusion de sanctions pour les manquements. Comme on l'a dit, dans le cas des contrats commerciaux négociés, il est tout à fait possible de prévoir des dispositions sur les manquements. C'est à l'avantage de toutes les parties de ne pas avoir à se tourner vers un arbitre, mais de conclure des contrats commerciaux normaux, si je puis le dire, qui peuvent prévoir des sanctions pour les manquements, ce qui est très difficile à faire dans notre processus législatif.

Je passe en revue certains des points et je constate qu'il y a beaucoup de demandes de nature prescriptive. Mais, plus loin dans la liste, quand on commence à parler de certaines des autres clauses, on tente à nouveau d'en élargir la portée. En fait, c'est un peu comme si nous disions, tout d'un coup, que nous voulons tout inclure.

Il semble entendre des messages contradictoires. Je ne sais pas si c'est le genre de message que le ministère reçoit depuis le début, et si c'est la raison pour laquelle vous en êtes venus à rédiger ainsi le projet de loi, parce que vous receviez des demandes pour que tout soit bien défini, mais aussi des demandes pour qu'on garde une optique générale.

Durant tout le processus, est-ce une situation que vous avez dû gérer et que vous essayez de refléter dans la dernière version du projet de loi?

**Mme Annette Gibbons:** Le ministère avait défini certains paramètres quant à l'intention du projet de loi avant que les consultations commencent l'été dernier. L'une des choses que nous avions indiquées clairement dans ce document, c'est que les nouvelles dispositions ne devaient pas modifier les dispositions actuelles de la loi.

Il est évident que certains des points soulevés par les expéditeurs concernant la modification des obligations de transporteur public échappaient à la portée escomptée du projet de loi. Effectivement, on

a tenu compte du désir de certains d'utiliser un libellé extrêmement prescriptif tout en tenant compte de la façon dont le reste de la loi est rédigée, de l'approche qui a été adoptée. En effet, le libellé est très général, mais nous savons aussi qu'il y a beaucoup de jurisprudence découlant des décisions de divers tribunaux et des décisions de l'office qui permettent de préciser ce en quoi consiste l'obligation de transporteur public et qui, par conséquent, viendront définir cette nouvelle disposition concernant l'accord sur les services.

Compte tenu de ce que signifie l'obligation de transporteur public, des problèmes de service auxquels sont confrontés les expéditeurs et de la façon dont le reste du projet de loi est rédigé, il fallait prendre une décision relativement à l'approche: soit adopter une approche très détaillée soit rester dans les généralités. Au bout du compte, le gouvernement a décidé d'utiliser un libellé général qui respecte la teneur du reste de la loi, vu qu'il s'agit d'une approche assez générale en matière de services.

**M. Lawrence Toet:** Mais le libellé général a été utilisé intentionnellement...

**Mme Annette Gibbons:** Absolument.

**M. Lawrence Toet:** ... pour enchâsser, dans la loi, la capacité d'aller de l'avant et, en fait, d'élargir le processus d'arbitrage, au besoin, de façon à ce qu'il puisse porter sur plus de choses, plutôt que de limiter le processus à une courte liste des éléments qui doivent en faire partie.

C'est à ce sujet que j'essaie d'obtenir des précisions du ministère. J'ai l'impression que les expéditeurs disent que, tel qu'il est actuellement formulé, le projet de loi ne permet pas d'y arriver. Pourtant, de votre côté, vous dites que si le projet de loi est davantage prescriptif, on ira à l'encontre du but que les expéditeurs recherchent.

C'est ce que j'ai compris des commentaires que j'ai entendus aujourd'hui: le ministère affirme que, en faisant certaines de ces choses, on risque de finir par en obtenir moins que ce qu'on pensait obtenir dans le projet de loi aujourd'hui.

**Mme Annette Gibbons:** L'élimination de l'expression « d'exploitation » aurait certainement beaucoup de conséquences inattendues du point de vue des expéditeurs, car, comme Alain l'a souligné, il serait possible pour les sociétés ferroviaires d'obliger les expéditeurs à s'engager concernant les quantités ou l'infrastructure, dans le cadre d'un contrat imposé.

• (1655)

**M. Lawrence Toet:** Merci.

**Le président:** Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** Ne devrait-on pas limiter l'arbitrage aux questions présentées par les expéditeurs, et non par les sociétés ferroviaires? Il y a un déséquilibre de pouvoir total. Si tout peut être réglé sur le front commercial, grâce à l'accord commercial, alors, vous avez absolument raison: moins le cadre est restrictif, plus il sera facile de tout régler dans l'accord commercial.

Le problème, c'est que les expéditeurs ont très peu de pouvoir parce qu'il s'agit d'un monopole. C'est à prendre ou à laisser. C'est difficile en fait d'obtenir un bon accord commercial, ce qui est justement pourquoi ce texte législatif existe. C'est en fait une protection pour les expéditeurs.

Si on admet qu'il s'agit de la raison principale pour laquelle on a besoin du projet de loi d'entrée de jeu, ne serait-il pas sensé de limiter les questions soumises à l'arbitrage à celles présentées par les expéditeurs, et non par les sociétés ferroviaires? Dans la négative, alors les sociétés ferroviaires peuvent dire: « abordons la question du volume », mais parfois il y a plus de grains, et, à d'autres occasions, il y en a moins. Parler de volume est quelque chose de très difficile pour les expéditeurs. Un de mes amendements, en fait, tente de restreindre le processus d'arbitrage aux questions soulevées par les expéditeurs.

**M. Alain Langlois:** Les dispositions du projet de loi ont déjà cet effet. Je peux les examiner avec vous. Le projet de loi restreint déjà l'arbitrage aux questions soulevées par l'expéditeur. Si vous jetez un coup d'oeil à l'article 169.39, vous constaterez que c'est l'expéditeur qui déclenche le processus d'arbitrage. La demande de l'expéditeur doit comprendre un énoncé détaillé des questions devant faire l'objet de l'arbitrage. Cela est mentionné à l'alinéa proposé 169.32(1a). Tout est axé là-dessus pour la suite du processus. Le dixième jour, l'expéditeur et la société ferroviaire déposent leurs propositions en vue de régler les problèmes soulevés par l'expéditeur, et non...

**Mme Olivia Chow:** Toutefois, un article du projet de loi permet à la société ferroviaire de faire valoir que telle ou telle question ne devrait pas être visée par l'arbitrage. Le projet de loi comprend des dispositions qui permettent à une société ferroviaire d'admettre ou de rejeter diverses questions et d'en soulever de nouvelles.

**M. Alain Langlois:** Eh bien, le projet de loi permet à une société ferroviaire de soumettre ses propres propositions...

**Mme Olivia Chow:** Tout à fait.

**M. Alain Langlois:** ... mais ces propositions visent à régler le problème soulevé par l'expéditeur. Le projet de loi est très clair là-dessus. C'est l'expéditeur qui soumet des questions aux fins d'arbitrage. Les offres déposées par la société ferroviaire doivent viser à régler les problèmes soulevés par l'expéditeur.

Les questions soulevées par l'expéditeur sont soumises à un arbitre. L'article proposé 169.37 énonce que le rôle de l'arbitre est d'établir les modalités requises pour régler les questions « qui lui sont renvoyées », c'est-à-dire les questions soulevées par l'expéditeur. Le processus en tant que tel sert uniquement à régler le problème soulevé par le seul expéditeur... la société ferroviaire ne peut pas soulever une question qui n'a rien à voir avec celle soumise par l'expéditeur aux fins d'arbitrage.

**Mme Olivia Chow:** Je n'étais pas certaine de l'interprétation que je faisais de ces dispositions.

Permettez-moi de vous poser une question. En réponse à une question que je vous ai posée plus tôt — et sur laquelle mon collègue, M. Sullivan, s'est fondé pour poser ses propres questions —, vous avez dit que le volume ne peut pas être...

**Une voix:** Les conditions d'exploitation...

**M. Alain Langlois:** Imposé. Prescrit.

**Mme Olivia Chow:** On établit les conditions d'exploitation... N'est-ce pas?

**M. Alain Langlois:** L'arbitre n'a pas la capacité d'imposer ces conditions aux expéditeurs dans le cadre de sa décision.

**Le président:** Merci.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne une violation d'un accord sur les niveaux de service, à l'heure actuelle, s'il s'agit d'un accord entre deux organisations commerciales, les tribunaux peuvent... non? On peut s'adresser à un tribunal pour obtenir réparation, et il devra vraisemblablement infliger les sanctions prévues par l'accord en question ou exécuter un mécanisme prévu. Ce droit n'est pas retiré à l'expéditeur — le projet de loi C-52 l'autorise toujours à faire cela. Ce qui est ajouté, c'est le fait qu'une sanction administrative pécuniaire pouvant aller jusqu'à 100 000 \$ peut être infligée pour une violation d'un accord sur les niveaux de service. De toute évidence, il existe d'innombrables accords sur les niveaux de service, de sorte que de multiples sanctions d'un maximum de 100 000 \$ pourraient être infligées par suite de la violation de ces accords. Il s'agit là d'une nouvelle disposition qui pourrait être appliquée dans l'éventualité où des sociétés ferroviaires n'agissent pas de bonne foi. Est-ce exact? L'ajout d'une sanction administrative pécuniaire constitue un moyen de dissuasion considérable.

J'aimerais revenir quelques instants sur l'exposé de la Coalition des expéditeurs par rail. Il y a deux ou trois choses sur lesquelles j'aimerais me pencher.

La deuxième question soulevée par la coalition concerne l'utilisation de l'expression « condition d'exploitation » au lieu du terme « condition ». Selon la coalition, l'expression « condition d'exploitation » supprime la capacité de l'expéditeur de soulever des questions relatives à des éléments non évalués ou non mentionnés dans le cadre d'un contrat confidentiel ou d'une entente relative à un tarif, par exemple les cas de force majeure.

Tout d'abord, pour ma gouverne, pourriez-vous m'indiquer en quoi consiste des dispositions relatives aux cas de force majeure? Est-ce que les expéditeurs ont raison d'affirmer que l'ajout de telles dispositions exige une modification du projet de loi?

• (1700)

**M. Alain Langlois:** En termes très simples, de façon générale, dans le cadre d'un marché, les parties peuvent s'entendre sur ce que constitue un cas de force majeure et établir si l'une d'entre elles peut être exemptée d'exécuter le marché si un tel cas se produit.

Supposons qu'une société ferroviaire ne peut pas respecter son engagement de livrer des wagons parce qu'une tornade ou une avalanche a détruit le chemin de fer et que le train ne peut pas se rendre à destination. Dans le cadre d'un marché, les parties peuvent convenir que, en cas de force majeure, la société ferroviaire est relevée de son obligation de respecter ses engagements.

Quant à la question de savoir si la notion de force majeure figure dans le projet de loi, la réponse est oui. L'alinéa proposé 169.31(1a) englobe cette notion.

Le fait d'autoriser un arbitre à établir les conditions d'exploitation auxquelles la compagnie de chemin de fer est assujettie relativement aux chargements, aux déchargements et à la livraison des marchandises englobe le fait de déterminer ce que la compagnie doit faire et les circonstances où elle n'est pas obligée de faire ce que l'arbitre décidera de lui imposer.

Ainsi, le projet de loi englobe non seulement les cas de force majeure, mais également d'autres problèmes qui pourraient être soulevés par la société ferroviaire ou l'expéditeur, par exemple un problème de congestion au terminal portuaire ayant une incidence sur les deux parties concernées. En termes techniques, cela ne constitue pas un cas de force majeure, mais l'arbitre pourrait se pencher là-dessus et imposer des conditions en vertu de l'alinéa proposé 169.31(1a).

**M. Jeff Watson:** Attardons-nous quelques instants aux amendements LIB-1 et NDP-1, qui constituent le fondement du premier problème soulevé par la Coalition des expéditeurs par rail et où il est question des installations convenables et des obligations.

Ma question porte plus particulièrement sur l'énoncé selon lequel « la compagnie de chemin de fer est réputée s'être acquittée des obligations visées à [...] si elle les a remplies d'une manière qui répond aux besoins de l'expéditeur en matière de transport ferroviaire ». Est-ce que cela a pour effet de faire passer, en quelque sorte, les droits des expéditeurs avant les obligations liées aux activités du réseau?

**Mme Annette Gibbons:** Ces dispositions concernent expressément les nouvelles dispositions relatives aux accords de service — lesquelles énoncent le droit d'une société ferroviaire de demander qu'un tel accord soit conclu —, mais elles renvoient au fait que ces obligations sont celles de transporteur public. Ainsi, pour l'essentiel, cela aurait pour effet de modifier la définition.

Quant à la signification du terme « convenable », je vous dirai qu'il existe une jurisprudence abondante à ce sujet et, à coup sûr, en pratique, on a pris en considération le fait de fournir un service qui répond aux besoins des expéditeurs et qui reflète l'ensemble des activités des sociétés ferroviaires. Des discussions ont été menées avec les expéditeurs sur cette question du caractère prioritaire des besoins des expéditeurs, de sorte que les normes de service prévues actuellement par les dispositions législatives seront modifiées.

• (1705)

**M. Jeff Watson:** La jurisprudence, qui est en constante évolution, nous permet d'établir ce que constitue un service convenable, mais pas nécessairement de définir ce qu'est un service parfait.

Qu'est-ce que les tribunaux ont statué en ce qui a trait aux obligations de transporteur public? Je crois comprendre qu'ils ont établi que ces obligations ne présentaient pas nécessairement un caractère absolu, et qu'elles variaient selon les circonstances, si vous voulez. J'imagine qu'il s'agit là de l'effet que les accords sur le niveau de service ont sur le réseau.

Je suppose que cela nous ramène au fond même de la raison pour laquelle nous ne pouvons pas adopter une démarche prescriptive et préjuger des sanctions ou des dommages-intérêts possibles, car on devra mener une enquête à propos de chaque violation, et les sanctions ou les dommages-intérêts devront être établis en fonction des circonstances, y compris l'exploitation du réseau.

Merci.

**Le président:** Monsieur Poilievre, allez-y, s'il vous plaît.

**M. Pierre Poilievre:** Des normes de rendement exigent des critères de mesure du rendement. Il y a une différence entre les deux, et les avis divergent quant à la question de savoir si ces deux éléments — ou un seul des deux — devraient figurer dans le texte législatif. Selon quelques expéditeurs, le projet de loi proposé ne comprend aucun critère de mesure du rendement, et d'autres croient le contraire. Qui a raison?

**Mme Annette Gibbons:** À coup sûr, l'intention était de faire figurer de tels critères dans le projet de loi. La mention expresse des normes de rendement constitue un exemple précis des éléments qui pourraient être englobés par les conditions d'exploitation. Bien sûr, ces dispositions ne se veulent assurément pas exhaustives. Toutefois, en ce qui concerne plus particulièrement les normes de rendement, l'intention était certainement de faire en sorte que, si des normes doivent être fixées, on doit également mettre en place un mécanisme

permettant d'évaluer le respect de ces normes, ce qui, bien entendu, exige des éléments mesurables.

Ainsi, nous avons toujours eu l'intention de faire figurer des critères de mesure dans le projet de loi, et selon l'interprétation que nous faisons de son libellé, ces critères sont prévus.

**M. Pierre Poilievre:** Monsieur Langlois, j'aimerais vous poser une question à propos des conséquences de la non-conformité. Le projet de loi prévoit des sanctions administratives pécuniaires, mais est-ce qu'une partie peut également tenter une poursuite judiciaire contre une autre en cas de non-conformité alléguée?

**M. Alain Langlois:** Tout à fait. Rien n'empêche une partie de le faire. Le texte législatif énonce clairement que la décision de l'arbitre est réputée refléter la nature du contrat, et doit être exécutée en conséquence. En cas d'échec, on s'attend à ce qu'une partie s'adresse aux tribunaux et cherche à obtenir réparation par cette voie.

**Le président:** Monsieur Holder.

**M. Ed Holder:** Merci, monsieur le président.

Il y a de cela plusieurs minutes, j'ai entendu le membre d'en face dire qu'il est difficile de conclure une bonne entente.

À mes yeux, il s'agit là de la raison pour laquelle nous avons lancé tout ce processus. Le ministre n'est pas le premier à s'attaquer à cette question, mais il est le premier à avoir fait progresser les choses à un point tel qu'il semble que nous avons entre les mains un projet de loi qui sera adopté.

Au cours d'une réunion antérieure, quelqu'un a dit — c'était peut-être M. Watson — que, lorsque les membres des deux parties sont un peu grincheux, cela signifie probablement que le projet de loi n'est pas mauvais.

Je ne sais pas si votre intention était de rendre les gens d'humeur grincheuse, mais je suis frappé par le fait qu'il y a eu quelques concessions. Je me rappelle avoir posé, au cours d'une autre réunion, la question de savoir pourquoi nous avions dû en arriver là. Cela n'a presque pas d'importance à ce stade-ci, mais j'estime que ce que l'on tente de faire, c'est de changer l'état d'esprit — et peut-être les attentes — des gens, et à coup sûr, des intervenants concernés.

Je suis désolé de présenter les choses de cette façon, mais j'aimerais savoir si vous avez une quelconque idée de la fréquence à laquelle on aura recours aux services d'un arbitre par suite de l'adoption du texte législatif. Un peu plus tôt aujourd'hui, quelqu'un a dit qu'il espérait que l'on ait jamais à demander l'intervention d'un arbitre. Bien des gens vous ont dit cela, mais j'imagine que vous avez analysé la question et que vous avez une idée de la manière dont cela se traduira dans les faits. Les intentions, même les meilleures, sont une chose, mais la réalité en est une autre.

Est-ce que vous vous êtes penché sur la question de la fréquence à laquelle un arbitre pourrait être appelé à intervenir dans des discussions de ce genre? Croyez-vous — et j'imagine qu'il s'agit d'une question corollaire — que le projet de loi comprend suffisamment de dispositions incitant les deux parties à éviter l'arbitrage? Au bout du compte, je suppose qu'il s'agit là de la véritable question que l'on doit se poser.

Pouvez-vous formuler des observations à ce sujet, s'il vous plaît?

●(1710)

**Mme Carolyn Crook:** Nous nous sommes assurément beaucoup interrogés sur le nombre de cas d'arbitrage auxquels le projet de loi pourrait donner lieu. En règle générale, nous croyons que l'utilisation de ce recours sera très limitée, et que, comme le projet de loi encourage les pourparlers commerciaux, dans la plupart des cas, les parties concluront des accords commerciaux. À coup sûr, le projet de loi comprend des mesures supplémentaires qui les incitent à le faire.

Dans les rares cas où les parties ne sont pas en mesure de régler le différend qui les oppose, elles pourront utiliser ce filet de sécurité.

Nous n'avons pas fixé un nombre précis, mais, à coup sûr, nous surveillerons cela de près.

**M. Ed Holder:** Je pense que c'est ce que nous allons tous faire, une fois le projet de loi adopté.

La question des conditions d'exploitation a été soulevée un certain nombre de fois au cours de l'étude du projet de loi. Bien entendu, les témoins que nous avons entendus, plus particulièrement les expéditeurs, prennent cela énormément à coeur. À votre avis, si le terme « exploitation » était supprimé du texte législatif, est-ce que cela se traduirait forcément par un plus grand nombre de cas d'arbitrage?

**Mme Annette Gibbons:** C'est une bonne question. À mes yeux, en fin de compte, l'utilisation du thème « exploitation » visait véritablement à faire en sorte que l'on puisse englober le plus possible la vaste gamme de problèmes en matière de services à l'égard desquels un expéditeur pourrait souhaiter demander l'intervention d'un arbitre, et à faire en sorte que, de plus, les cas d'arbitrage soient restreints aux problèmes en matière de services, et ne puissent pas donner lieu à des sanctions pécuniaires. De surcroît, il s'agissait d'éviter l'inclusion des obligations des expéditeurs au chapitre du volume garanti et d'autres choses du genre.

La décision prise quant à la portée appropriée était réellement de nature stratégique. L'accent est très clairement mis sur les services et sur une vaste gamme de problèmes en la matière qui ont amené les expéditeurs à recourir au mécanisme de plaintes en matière de services prévus par l'actuelle Loi sur les transports au Canada.

Quant à la question de savoir si la modification du libellé aura une incidence sur le nombre de demandes d'arbitrage, je vous répondrai qu'il est possible que ce nombre augmente. Si les sanctions étaient visées par le projet de loi, par exemple, et qu'un expéditeur voulait recourir à l'arbitrage pour régler un problème lié à ces sanctions, le nombre pourrait augmenter. C'est possible, mais il est très difficile de l'établir avec certitude.

Au bout du compte, ce que les expéditeurs nous disent, c'est qu'ils n'aiment vraiment pas utiliser les recours prévus par les dispositions législatives parce qu'il s'agit d'un processus et qu'ils préfèrent régler les problèmes au moyen d'accords commerciaux. Il s'agit de la démarche qui fait l'unanimité. Ils nous ont dit qu'ils veulent que le recours figure dans le projet de loi au cas où ils devraient l'utiliser, mais qu'ils souhaitent véritablement ne pas avoir à l'utiliser.

**M. Alain Langlois:** Si vous le permettez, j'aimerais ajouter que nous devons garder présente à l'esprit l'autre préoccupation qui a été soulevée, à savoir le fait que le processus proprement dit est très court. Les dispositions législatives instaurent un processus qui se déroule en 45 jours. Si l'on supprime le terme « exploitation » et que les dispositions s'appliquent à tous les différends d'ordre contractuel pouvant opposer un expéditeur et une société ferroviaire...

●(1715)

**M. Ed Holder:** Dans quelle mesure pourrions-nous prolonger la durée de ce processus? Pouvez-vous m'aider à comprendre cela? Supposons que nous incluons... vous venez tout juste de dire que d'autres facteurs entreraient en ligne de compte. Serait-il possible de reporter une décision au-delà des 45 jours prévus? Avez-vous des hypothèses à formuler à ce sujet?

**M. Alain Langlois:** Eh bien, à l'heure actuelle, les dispositions législatives n'offrent pas beaucoup de marge de manoeuvre. Elles prévoient un délai de 45 jours. Dans certaines circonstances, l'arbitre peut prendre jusqu'à 60 jours pour prendre une décision, de sorte que, au bout du compte, il s'agit d'un processus d'une durée de 60 jours, sauf accord entre elles à l'effet contraire. Si l'on demande à un arbitre de prendre en considération à peu près tous les aspects d'un contrat conclu entre une société ferroviaire et un expéditeur, une période de 60 jours est très courte...

**M. Ed Holder:** Monsieur Langlois, de toute évidence, au cours des discussions que vous avez menées avec toutes les parties au moment d'élaborer le projet de loi — je ne suis pas certain si c'est vous ou vos collègues du ministère présents à la table qui l'ont fait —, vous n'avez pas été ému par le point de vue des expéditeurs en ce qui concerne le terme « exploitation ». Qu'est-ce qui explique cela?

Si je me rappelle les articles, et je m'en rappelle, le terme « exploitation » figurait dans chacun d'eux, à l'exception d'un, peut-être. Pour les expéditeurs, il s'agissait du véritable problème. Il semble que tous les amendements qui sont proposés concernaient cela, mais vous n'avez pas été convaincu par leurs arguments, et vous avez fait figurer cela dans le projet de loi. Pourquoi?

**Mme Annette Gibbons:** La question n'a jamais été soulevée durant nos discussions avec les expéditeurs, car au moment où nous les avons rencontrés, nous en étions au stade d'établir les notions qui seraient visées par le projet de loi, et non pas les termes qui seraient employés. On a formulé des suggestions quant aux éléments qui devraient être visés par le projet de loi, et, au bout du compte, le gouvernement a pris une décision quant à ce qui devait figurer dans le texte législatif et ce qui ne devait pas y figurer.

C'est ce qui nous a amenés à utiliser le terme « exploitation ». Il s'agissait d'établir un cadre qui englobe la plupart des éléments recommandés par les expéditeurs, mais nous avons délibérément laissé de côté certains éléments. Le terme a été choisi dans le cadre d'une partie très technique du processus de rédaction qui visait à refléter l'intention de la politique.

**M. Ed Holder:** Il ne faudrait pas que l'on puisse s'imaginer que cette politique est entièrement unilatérale, car il y a une autre partie concernée, à savoir les sociétés ferroviaires, dont les représentants vous ont fait part très franchement de leurs réflexions. Devant le comité, ils ont indiqué qu'ils auraient préféré que cela n'ait jamais eu lieu. Je me rappelle avoir posé la question suivante: « Comment en sommes-nous arrivés là? » Comme je l'ai dit, cela est moins crucial que le fait que nous sommes parvenus au point où nous en sommes.

Dans quelle mesure les observations formulées par les représentants des sociétés ferroviaires ont-elles eu une incidence sur le projet de loi que vous avez élaboré pour les soutenir eux aussi? Si je dis cela, c'est parce qu'on ne peut pas concevoir une partie sans l'autre — il est évident qu'il doit y avoir une symbiose entre les deux. Il y a des produits à expédier, et c'est de cela que s'occupe l'expéditeur, et il y a les sociétés ferroviaires, qui doivent s'acquitter de leurs tâches de bonne foi. De quelle façon avez-vous donné suite aux commentaires formulés par les représentants des sociétés ferroviaires?

**Mme Annette Gibbons:** Eh bien, à coup sûr, nous avons adopté une orientation stratégique qui visait à rendre compte du fait que les sociétés ferroviaires doivent fournir un service à tous les expéditeurs et qu'elles doivent fonctionner au sein d'un réseau. Sans aucun doute, les décisions concernant la fourniture d'installations « convenables » — l'obligation de transporteur public — ont toujours reflété le fait que les sociétés ferroviaires doivent s'acquitter de ces obligations et qu'elles fonctionnent au sein d'un réseau. Cela a été reporté, si vous voulez, aux nouvelles dispositions. Les dispositions du projet de loi reflètent assurément le point de vue formulé par les représentants de sociétés ferroviaires.

Certaines des propositions qu'ils ont présentées n'ont pas été reprises dans le projet de loi. Ils ont demandé que la première étape obligatoire du processus consiste en le recours à un mécanisme de médiation. Au bout du compte, avant de soumettre une demande d'arbitrage, l'expéditeur doit simplement prouver qu'il a tenté de conclure une entente commerciale. Certaines recommandations ont été reprises, et d'autres, non.

**M. Ed Holder:** Dans cet esprit, monsieur le président, j'aimerais savoir si vous accepteriez de m'accorder encore quelques instants.

**Le président:** Oui. Les cloches n'ont pas encore commencé à sonner, et nous allons donc poursuivre.

**M. Ed Holder:** D'accord. Je tente non pas de m'imposer, mais simplement de comprendre ce dont on parle, car il faut toujours deux parties pour conclure un marché.

On pourrait supposer qu'en raison de la relation historique entre les sociétés ferroviaires et, si je peux dire, de l'influence certaine qu'elles exercent sur le processus... Croyez-vous qu'il y a suffisamment...? Je pose la question en toute bonne foi: est-ce que

les sociétés ferroviaires sont suffisamment protégées dans le cadre de ce mouvement de va-et-vient? Si je me pose la question, c'est simplement parce que nous avons l'impression contraire, vu que nous avons beaucoup parlé des expéditeurs, et que, bien entendu, au-delà des expéditeurs, il y a les gens qui doivent produire les marchandises à expédier.

Nous comprenons que nous avons une obligation à respecter, et que l'objectif du projet de loi est de tenter d'établir un équilibre, mais j'aimerais savoir si, d'après vous, il protège suffisamment les intérêts des sociétés ferroviaires.

• (1720)

**Le président:** Il s'agit de votre dernière question, monsieur Holder.

**M. Ed Holder:** Vous avez été très généreux à mon endroit. Merci.

**Mme Annette Gibbons:** Les sociétés ferroviaires ont de plus en plus souvent recours aux accords de service. Il s'agit d'un instrument qui leur permet de mieux définir leurs relations avec les expéditeurs. À cet égard, un régime qui encourage l'utilisation des accords commerciaux va tout à fait dans le sens de ce qui se passe sur le plan commercial, et le gouvernement estime donc qu'il s'agit de quelque chose de raisonnable pour les sociétés ferroviaires. Les dispositions législatives sont raisonnables.

**Le président:** Merci.

Comme tout le monde le sait, le comité ne se réunira pas jeudi après-midi. Je tiens à profiter de l'occasion pour remercier nos témoins et souhaiter à tous de très joyeuses Pâques. Nous nous reverrons dans deux semaines.

La séance est levée.

---





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>