



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 034 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 22 octobre 2009

—
Président

M. Larry Miller

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 22 octobre 2009

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte.

Nous recevons aujourd'hui des témoins du Canadien National, de la Commission canadienne du blé et, à titre personnel, M. Cam Goff.

Si vous pouviez tous garder vos exposés à dix minutes ou moins, nous vous en serions reconnaissants.

Nous allons d'abord passer la parole à M. Finn ou M. Ruest.

Vous avez 10 minutes, s'il vous plaît.

M. Jean-Jacques Ruest (premier vice-président, Marketing, Ventes et Marketing, Canadien National): Je m'appelle Jean-Jacques Ruest. Je suis premier vice-président du marketing au CN. Nous vous remercions de nous donner aujourd'hui l'occasion de comparaître devant le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

J'aimerais souligner l'engagement du CN à l'égard des agriculteurs des Prairies qui choisissent de charger des wagons de producteurs. Nous sommes ravis d'être ici aujourd'hui et avons hâte d'offrir davantage d'information au comité sur notre décision de rayer de la liste 53 des 176 sites du CN où nous avons des stations de chargement pour les wagons de producteurs.

Mais parlons brièvement de notre engagement face au chargement de wagons de producteurs comme l'une des façons de déplacer les céréales vers les ports de l'Ouest. Le CN est engagé envers la clientèle qui choisit de charger des wagons de producteurs. Toute déclaration indiquant le contraire est non fondée, car les vrais faits, soit les chiffres de la Commission canadienne des grains, sont éloquents.

Permettez-moi de vous donner des chiffres. Par exemple, au cours de la dernière campagne agricole — d'août à juillet à chaque année — un nombre record de wagons de producteurs ont été chargés dans l'Ouest du Canada, dont 65 p. 100, ou les deux tiers, ont été chargés sur les wagons du CN. Ainsi, 8 262 wagons ont été chargés au cours de la campagne agricole 2008-2009.

Ce que nous avons constaté l'année dernière s'inscrivait dans le cadre d'une tendance plus importante qui se manifeste année après année en matière de chargement de wagons de producteurs. L'année dernière n'était pas une exception, et il y a eu une augmentation d'environ 22 p. 100 comparativement à la campagne agricole précédente. Cela représente une hausse des affaires de 22 p. 100 en matière de wagons de producteurs comparativement à l'année précédente, ce qui constitue une augmentation considérable pour ce secteur. De plus, près de la moitié des wagons de producteurs chargés au CN ont été expédiés par la route la plus efficace, soit celle qui passe par le nord de la Colombie-Britannique et qui se dirige vers le port de Prince-Rupert.

Notre entreprise déplace des wagons, qu'il s'agisse de wagons à céréales, de wagons à produits forestiers ou de tout autre produit de base. Il s'agit d'une réussite en matière de croissance pour notre clientèle et pour le CN. Pourquoi le nombre de wagons de producteurs est-il en hausse ces dernières années? Nous croyons que la hausse est en partie attribuable à nos efforts délibérés de cibler individuellement les clients qui chargent les wagons de producteurs de céréales et de travailler avec eux.

Par exemple, le groupe Saskatchewan West Central Road and Rail charge des céréales à quatre des cinq principales stations de wagons de producteurs du CN. Les stations d'Eston, de Laporte, de Beechy et de Lucky Lake, en Saskatchewan, sont beaucoup utilisées à cette fin. Les clients à ces quatre stations de chargement ont chargé 2 100 wagons au cours de la dernière campagne agricole.

Un autre exemple de réussite: le sud-ouest de Camrose, en Alberta, de la subdivision CN Alliance. Le nombre de wagons chargés par le groupe de wagons de production Battle River l'année dernière a augmenté de plus d'un tiers. Ces clients ont récemment signé une entente d'exploitation d'une ligne de chemin de fer d'intérêt local avec le CN qui permettrait aux wagons de production d'être utilisés encore davantage dans les années à venir.

Le dernier exemple que j'aimerais porter à l'attention des membres du comité est celui des villages manitobains d'Oakville et de Laurier, où sont situées deux des stations de chargement de wagons de production qui obtiennent le plus de succès au CN. Les clients de chacun de ces deux sites ont chargé plus de 135 wagons de producteurs l'année dernière, et nous nous attendons à ce que la croissance se poursuive dans les années à venir.

Ces réussites démontrent clairement que nous ne faisons pas de discrimination contre les chargeurs de wagons de producteurs dans le cadre de notre approvisionnement de wagons vides lorsque ceux-ci doivent charger des produits à des fins d'exportation. En fait, c'est plutôt le contraire. Le CN consacre du temps et des ressources considérables à la négociation d'ententes commerciales avec des groupes ou des clients qui veulent charger des wagons de producteurs. Par conséquent, les stations de chargement de wagons de production demeurent ouvertes et viables. Pour être viables, il faut faire des affaires.

De plus, lorsque nous cernons des lacunes, nous agissons. L'année dernière, nous avons reconnu que pour un client producteur qui désirait avoir une idée du moment où son approvisionnement de wagons vides allait arriver, la prévisibilité n'était pas aussi bonne qu'exigée, et nous avons apporté des changements à notre site web afin que le producteur puisse être avisé lorsque les wagons vides arrivaient au site, compte tenu de ses exigences. Le système permet au producteur de planifier plus efficacement le transport des céréales à la station, puisqu'il peut faire le suivi du cheminement du wagon et déterminer quand il arrivera à la station.

Bref, nous faisons en sorte qu'il soit possible pour les clients qui choisissent de charger un wagon de producteur d'y arriver, grâce à l'approvisionnement en wagons et aux outils comme ceux que nous avons sur le site web; ainsi les clients peuvent savoir quand les wagons arriveront au site.

Parlons maintenant de la baisse de l'utilisation des stations, soit un autre sujet dont nous voulons parler ici aujourd'hui. Nous constatons que bien que le nombre total de wagons de producteurs, le nombre de livraisons, ait augmenté de plus de 8 000 wagons par année, la grande majorité de ces wagons proviennent d'un nombre relativement petit de stations. Il y a donc plus de produits expédiés par wagons de producteurs, mais le nombre de stations utilisées est, en fait, très concentré et diminue avec le temps.

Durant la campagne agricole 2007-2008, quatre wagons de producteurs sur cinq, ou 80 p. 100, provenaient d'un nombre limité de stations — seulement 29. Alors, 29 stations étaient utilisées pour 80 p. 100 des chargements déplacés, et les affaires sont en hausse. Les 20 p. 100 de stations qui restent, ou 147 stations, étaient liées aux déplacements de moins de 2 000 wagons et, en fait, c'est vraiment là que commence le problème.

Examinons ces autres stations. De toute évidence, ces sites sont utilisés de façon minimale, et dans certains cas, pas du tout. Et c'est un choix: les producteurs décident du site à partir duquel ils expédieront un chargement, et non pas le chemin de fer.

L'année dernière, vers la fin de la campagne agricole, à un moment donné au printemps ou au début de l'été, nous avons entamé un examen intégral de tous les sites de chargement, nous avons découvert que 47 des 53 stations qui devaient fermer n'avaient pas fait circuler de wagons pendant la campagne agricole 2008-2009. On parle de 47 stations sans aucune activité au cours de la campagne agricole, alors que 39 stations n'ont pas été utilisées au cours des trois dernières années. Cette tendance avait été constatée dans les années précédentes, alors que les producteurs choisissaient moins de sites pour charger un nombre croissant de wagons. Voilà donc où semble se diriger le choix des expéditeurs, le choix des consommateurs.

Le CN a réagi comme toute entreprise responsable le ferait. Nous devons gérer les coûts, alors, lorsque l'équipement n'est pas utilisé ou lorsque l'équipement ne sert à rien, nous choisissons de fermer les stations qui ne sont pas utilisées afin que nous puissions éviter les coûts et les risques liés à ces installations inactives. Les producteurs ont démontré la redondance de ces sites en choisissant de ne pas les utiliser, et nous avons par la suite pris cette décision de les fermer pour atténuer les coûts et la gestion des risques.

Le CN a publié un avis relativement aux fermetures de ces 53 stations dans les journaux locaux conformément à la réglementation de l'OTC. Nous avons commencé à le faire au début du mois de juillet. C'est un processus de 60 jours. Au-delà des exigences réglementaires, le CN a aussi cru bon de communiquer avec les collectivités directement touchées. Nous avons établi plus de 100 contacts. La plupart ont, en fait, été établis avant même la publication des avis dans les journaux. Les municipalités touchées ont été averties, et nous avons parlé aux élus et aux agents administratifs principaux pour les informer de la fermeture à venir et de nos intentions.

Dans la plupart des cas et, en fait, dans la grande majorité des cas, la réaction de ces gens a été négligeable, et la plupart comprenaient les raisons pour lesquelles on fermait ces sites qui n'avaient pas été utilisés par les producteurs ou qui ne comptaient pratiquement aucune activité. Même une poignée d'élus dans les trois provinces

des Prairies qui avaient des préoccupations comprenaient les raisons d'affaires de la fermeture de ces sites si ces sites n'allaient pas être utilisés par les utilisateurs, par les expéditeurs.

Quant au processus réglementaire, la période de 60 jours a pris fin au début du mois de septembre. Suite à la période d'avis de 60 jours, 40 des 53 stations ont été rayées de la liste sur notre site web à partir de la deuxième semaine de septembre.

Après avoir examiné de près ce que nous avons fait l'été dernier lorsque nous avons choisi les journaux pour la publication des avis de fermeture, nous avons constaté que dans 13 cas, le journal choisi n'était pas le bon. Il n'était pas assez près des sites touchés. Alors, dans le cas de ces 13 stations, la fermeture a été retardée; elles figurent toujours sur la liste et nous avons l'intention de publier des avis concernant leur radiation de la liste à partir du 1^{er} novembre. Le CN fera l'annonce des 13 autres sites touchés et donnera encore une fois un avis minimum de 60 jours, ce qui correspond au même délai que pour les 40 stations qui ont déjà été rayées de la liste.

Les affaires publiques du CN ont également indiqué au ministre Merrifield que, nonobstant l'avis que nous avons fourni et le fait que les sites ont été rayés de la liste, le CN demeure prêt à négocier avec tout groupe de producteurs ou expéditeurs ou municipalités qui voudraient louer ces sites et faire des affaires, soit expédier des produits à partir de là. Afin d'accorder du temps à cette fin, nous avons également convenu, sur une base volontaire, de ne pas toucher à l'infrastructure de ces sites avant le 31 décembre de cette année, ce qui donne davantage de temps pour la prise en considération de certaines options.

Après la radiation de la liste de ces 53 stations, les producteurs auront toujours accès à des stations de rechange à une distance raisonnable. En fait, 49 stations comptent sur une station de rechange sur le réseau du CN ou du CP à moins de 50 kilomètres.

• (1540)

Le CN aura toujours 123 stations après les fermetures. Elles ont toutes connu un certain niveau d'activité ces dernières années. Si vous ajoutez les 129 stations du CP, les options sont considérables, puisqu'on compte au total dans les Prairies, 252 stations pour le chargement par les producteurs pour le transport des céréales, en plus des possibilités offertes aux expéditeurs par les entreprises céréalères.

Pour respecter le temps qui m'est imparti, je vais peut-être passer à nos conclusions.

En conclusion, le CN demeure engagé à déplacer les wagons de producteurs de céréales des Prairies. En fait, nous cherchons à avoir davantage de clients. La saison des céréales a commencé avec un peu moins de vigueur qu'on ne l'aurait espéré, et c'est la même chose pour ces sites.

Mais en fait, ce qui nous permettra de garder ces sites ouverts, c'est l'activité. S'il n'y a pas d'activité, les sites finiront par disparaître. C'est la même chose pour n'importe quelle autre entreprise, qu'il s'agisse d'un café ou d'une station-service. S'il n'y a pas de clients, le propriétaire de la station-service finit par fermer son commerce pour réduire ses coûts.

Avons-nous encore du temps?

• (1545)

Le président: Vous avez quelques secondes si vous voulez conclure. Je suis certain que vous pouvez toujours ajouter quelque chose durant la période des questions également.

M. Jean-Jacques Ruest: Je crois que nous allons terminer là-dessus.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à la Commission canadienne du blé. Nous accueillons MM. Ian White et Larry Hill.

Messieurs, vous avez au plus dix minutes.

M. Larry Hill (président, Conseil d'administration, Commission canadienne du blé): Bon après-midi.

Je m'appelle Larry Hill. Je suis le président du conseil d'administration de la Commission canadienne du blé, et j'exploite une ferme à Swift Current, en Saskatchewan. Comme on l'a dit, j'ai à mes côtés aujourd'hui M. Ian White, président-directeur général de la CCB.

Je tiens à remercier le comité d'avoir convié la CCB à donner son avis sur cette question aujourd'hui.

La CCB commercialise le blé et l'orge des agriculteurs de l'Ouest canadien. À ce titre, elle joue un important rôle dans le réseau de manutention et de transport du grain et se préoccupe au plus haut point de la façon dont ce réseau est structuré et dont il fonctionne.

La CCB a toujours approuvé le principe du chargement des wagons directement par les producteurs parce qu'il permet à ces derniers de faire des économies, et aussi parce qu'il apporte un important élément de concurrence dans un réseau qui continue de se consolider.

En expédiant leur grain directement, les agriculteurs peuvent économiser entre 800 \$ et 1 200 \$ par wagon, selon le point d'origine. Cela se traduit à terme par des recettes de près de 10 \$ la tonne. Pour une ferme typique, dans le contexte actuel des prix à la baisse, cela peut faire la différence entre faire des pertes ou dégager une marge de profit. C'est en grande partie pourquoi de plus en plus d'agriculteurs s'intéressent à charger eux-mêmes les wagons.

Au cours de la campagne agricole 2008-2009, on a recensé un volume record de grain expédié par les wagons de producteurs dans l'Ouest canadien. En tout, 12 447 wagons ont été chargés de cette manière. Cela représente plus de 1,1 million de tonnes de grain. Si on considère qu'il y a seulement 10 ans, on ne dénombrerait plus que 3 000 wagons chargés par les producteurs, il est clair qu'une nouvelle tendance se dessine.

Il est également utile de noter que la plupart du grain expédié par wagons de producteurs est constitué de blé, de blé dur et d'orge vendu par la CCB pour le compte des producteurs. La CCB facilite les ententes contractuelles et les autorisations portuaires qui doivent être en place avant l'expédition du grain. Elle collabore également avec la Commission canadienne des grains pour assurer que les compagnies de chemin de fer fournissent des wagons aux producteurs expéditeurs.

Au-delà de l'incidence directe que les wagons de producteur peuvent avoir sur la rentabilité des entreprises agricoles, il faut mentionner un certain nombre de retombées indirectes auxquelles les producteurs de grain font souvent référence lorsqu'ils expliquent pourquoi ils attachent de l'importance à cette solution. L'expédition de grain dans des wagons de producteur permet de réduire les distances d'acheminement par camion. Cela réduit la détérioration des routes rurales et permet de garder l'argent dans les communautés rurales et de stimuler l'économie locale. Toutes ces raisons sont bénéfiques et valides.

Par conséquent, la CCB est en faveur d'un réseau de manutention et de transport du grain qui soit structuré de manière à offrir aux agriculteurs le choix de charger leur grain eux-mêmes dans les wagons, aujourd'hui et dans les années à venir. Dans le même souffle, la CCB est opposée aux mesures susceptibles de nuire à

l'effort de l'expédition de grain par wagon de producteur dans l'Ouest canadien.

L'élimination de 53 points de chargement de wagons de producteur par le CN préoccupe certainement la CCB. La perte de ces nombreux embranchements ne peut qu'avoir un impact négatif sur les agriculteurs de l'Ouest canadien et sur la possibilité d'expédier du grain par les wagons de producteur.

La CCB applaudit les efforts déployés par le gouvernement fédéral pour obtenir que le CN reporte l'abandon de ces points de chargement jusqu'à 2010 au plus tôt. Cela donnerait à toutes les parties le temps d'examiner plus en détail la proposition et de déterminer si elle servira vraiment les intérêts de l'Ouest canadien.

Parmi les aspects de la question qui devront être réexaminés pendant cette période, la CCB aimerait proposer les suivantes.

Compte tenu de la hausse du nombre d'expéditions par wagon de producteur, il ne faudrait pas se fier uniquement au passé en déterminant si un point de chargement doit être abandonné. Lorsqu'un embranchement est rayé de la liste, c'est pour toujours. Il faudrait donc tenir compte du futur potentiel d'utilisation des points de chargement.

Le processus d'élimination des points de chargement doit être plus transparent. Comme la Saskatchewan Association of Rural Municipalities l'a mentionné lorsqu'elle a comparu devant le comité, plusieurs parties préoccupées par cette proposition ont déposé des plaintes et présenté des commentaires après la période d'avis de 60 jours. Cela indique qu'il faut trouver d'autres manières d'aviser le public en général et les agriculteurs en particulier. En outre, il faudrait plus de transparence dans la façon dont les sociétés de chemin de fer déterminent quels embranchements supprimer de la liste, afin que les parties concernées puissent être en meilleure position pour élaborer des stratégies à long terme dans le but de conserver leurs points de chargement de wagon de producteur et d'atténuer la menace de fermeture de ces points.

La CCB croit donc qu'il serait utile de faire en sorte que les points de chargement reçoivent le même traitement concernant le processus de fermeture que ceux en région métropolitaine. L'article 146.2 de la Loi sur les transports au Canada exige un préavis de 12 mois avant la fermeture d'un point de chargement urbain.

● (1550)

En plus de devoir faire figurer sur leur site Web la liste des voies d'évitement urbaines dont la radiation est proposée, les sociétés ferroviaires doivent aviser les parties intéressées, y compris les divers niveaux de gouvernement ainsi que les administrations locales du transport, de leurs intentions. De plus, l'ensemble du processus de radiation des voies d'évitement urbaines est bien défini dans la Loi sur les transports. Il y a lieu d'établir le même genre de garantie et de protocole pour ce qui est des voies d'évitement des wagons de producteurs.

En résumé, la CCB collabore étroitement avec de nombreux producteurs qui estiment que la capacité d'expédier leur propre grain par wagons de producteur constitue un élément important de leur attirail de commercialisation du grain. La CCB souhaite veiller à ce que la capacité de recourir à cet outil important ne leur soit pas retirée progressivement.

Merci. Nous serons heureux d'accueillir vos questions plus tard.

Le président: Merci beaucoup d'avoir respecté le temps qui vous était imparti. Nous vous en sommes reconnaissants.

Nous passons maintenant à M. Cam Goff, un agriculteur.

Bienvenue. Vous disposez de 10 minutes, monsieur Goff.

M. Cam Goff (à titre personnel): Merci, Larry.

Je tiens à remercier le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire d'accorder tout le sérieux voulu à la question de la radiation par le CN de sites publics de chargement et de m'avoir invité à vous en parler.

Mon nom est Cam Goff, et comme vous le saviez peut-être déjà, je suis un directeur élu de la Commission canadienne du blé. Cependant, je comparais aujourd'hui en tant que chargeur de wagons de producteurs et je ne représente pas la commission.

Je tiens à exprimer mes inquiétudes quant aux intentions du CN. En effet, je pense que leurs projets nuiront grandement à l'accessibilité actuelle et future des agriculteurs de l'Ouest canadien au transport ferroviaire local qui leur permet de transporter leurs céréales vers les marchés.

Je possède une ferme familiale près de Hanley, juste au sud de Saskatoon, en Saskatchewan, où nous cultivons une variété de blé d'automne et de printemps, le blé dur, l'orge commune, l'avoine, le canola, le lin, etc. Mes frères et moi chargeons des wagons de producteurs depuis environ 15 ans.

Les sites de chargement publics disséminés dans les Prairies fournissent aux agriculteurs une possibilité additionnelle d'expédier leur grain et servent à équilibrer le système de manutention et de transport des grains. Leur existence oblige les grands intervenants à jouer franc jeu et assure une concurrence nécessaire dans le cadre de l'intégration du secteur céréalier qui est en cours.

C'est leur vaste positionnement géographique, d'une densité suffisante, qui fait que ces sites publics sont utiles pour les agriculteurs comme l'est une valve de sécurité efficace. La fermeture de ces sites augmentera inévitablement la distance que la majorité des agriculteurs devront parcourir en camion, ce qui réduira à la fois les possibilités et les profits.

Le CN soutient qu'une baisse de fréquentation fait en sorte que ces sites ne sont pas nécessaires, et qu'ils ralentissent l'économie du système de chemin de fer. À titre de comparaison, le chauffe-eau que nous avons à la maison possède une valve de sécurité qui sert à prévenir une explosion en cas de défectuosité des commandes. Ces valves sont obligatoires selon la loi sur tous les chauffe-eau en fonction dans ce pays. Le fait que très peu de ces valves ont à exécuter leur fonction ne diminue en rien la nécessité absolue de cette pièce et ne permet pas au fabricant de les retirer à titre de mesure économique.

Au cours des 12 dernières années, l'utilisation de wagons par les producteurs n'a cessé d'augmenter. Le nombre de wagons est passé de 3 000 à un nombre record de 12 467. Cela indique, selon moi, que le nombre de sites publics devrait être augmenté, et non réduit. Les économies pour les producteurs qui choisissent de charger leurs propres wagons peuvent avoisiner les 2 000 \$ par wagon. Ces économies et l'activité économique générées localement dans le village où se trouve la voie d'évitement, et le maintien au niveau communautaire du service local de chemin de fer, sont menacés par cette proposition.

Les producteurs doivent avoir le choix de pouvoir utiliser le chargement par wagon pour transporter leur grain. D'ailleurs, le fait d'avoir le nombre maximum de sites publics de chargement disponibles contribue à assurer un accès à cette option d'économie de coûts.

Il faut se rendre compte que de nombreux facteurs influencent l'esprit pratique d'une personne qui utilise un wagon de producteur.

Le CN garantit seulement une période de chargement de huit heures sans pénalité, alors l'essentiel est de ne pas perdre de temps. Un agriculteur doit transporter en camion une vis sans fin jusqu'au site de chargement (le temps est limité à cause de la vitesse du tracteur de transport, installer l'équipement, retourner à la maison, charger son ou ses camions, se rendre au site, et commencer à charger le wagon. Toutes ces étapes se déroulent après qu'il se soit rendu au site pour confirmer que le wagon était bien sur place et que ce wagon était en mesure de transporter le grain.

D'après mon expérience, le rendement du CN pour ce qui est du temps de livraison et de l'état des wagons peut encore être amélioré de beaucoup. Il est imprudent de la part du producteur de présumer qu'un wagon arrive à l'heure prévue et en bon état.

Le droit d'accès d'un agriculteur aux sites publics de chargement pour les wagons de producteurs a été garanti par la loi au tournant du XX^e siècle, après une bataille ardue contre les compagnies céréalières et ferroviaires de l'époque. Cet accès a été légiféré pour assurer que les agriculteurs aient le choix d'opter pour les services offerts par les grandes entreprises ou pour les économies et les avantages d'un chargement local fait par soi-même.

Aujourd'hui, ces questions sont plus pertinentes que jamais. L'accès des agriculteurs aux sites publics de chargement pour les wagons de producteurs n'a pas été accordé pour les commodités et les avantages économiques du chemin de fer, mais bien au profit des producteurs de céréales. Le droit juridique de commander un wagon est inutile si aucun mécanisme n'est en place pour assurer la mise en place de wagons à une distance fonctionnelle.

Les sites publics de chargement ont prouvé leur utilité à plusieurs reprises. Je connais deux cas où des groupes de producteurs ont été en mesure d'utiliser leur voie d'évitement publique locale pour obliger le CN à entamer des négociations.

Ces groupes avaient tenté de ratifier des ententes commerciales avec le CN pour mettre en place des installations pour le chargement des wagons de producteurs, mais il y avait de l'opposition et un manque de coopération. Le CN est entré en négociation à contrecœur seulement lorsque son attention a été attirée par le fait que les groupes d'agriculteurs se sont mis à faire des chargements à différents sites publics et à devenir ainsi une source d'irritation pour le CN. Également, dans une affaire toujours en cours, le CN a ignoré deux groupes différents qui ont tenté de mettre en place des installations commerciales pendant plusieurs années.

● (1555)

Une de mes préoccupations les plus sérieuses est le processus qui permet l'abandon potentiel de 30 p. 100 des sites de chargement répertoriés du CN à la seule discrétion de cette entreprise. Le CN a peut-être suivi toutes les procédures prescrites par la loi, mais la loi a un point faible à cet égard. Je demande votre aide pour corriger cette faiblesse dans la loi afin de maintenir le choix des producteurs. Cet aspect doit être traité par les organismes appropriés.

Des décisions qui ont une aussi grande incidence que celles-ci, et qui affectent un grand nombre de personnes sur une grande échelle, ne doivent pas être laissées à une seule partie motivée par des intérêts personnels. Un système transparent devrait comprendre un système d'avis public beaucoup plus efficace. Les agriculteurs et tous les ordres de gouvernement devraient être impliqués.

Les compagnies de chemin de fer devraient avoir la responsabilité de prouver pourquoi ces sites devraient être abandonnés. Tout le système de chargement de wagons de producteurs devrait être sujet à un examen rigoureux par toutes les parties concernées, et il devrait être conçu pour assurer la meilleure répartition des sites et la meilleure utilisation des ressources. Toutes les parties concernées doivent réaliser que si un site est abandonné et l'infrastructure supprimée, alors ce seront des pertes perpétuelles pour notre système de chemin de fer.

Dans un monde où l'on reconnaît que le chemin de fer est le moyen de transport terrestre le plus efficace et où on lutte pour réduire la consommation de ressources non renouvelables, nous devons maximiser l'utilisation des actifs écologiques. Les sites publics de chargement n'ont jamais été conçus comme source de revenu supplémentaire pour la société ferroviaire. Elles visaient à assurer un équilibre en permettant aux agriculteurs d'expédier leurs productions d'une autre façon et à partir d'emplacements relativement pratiques.

J'estime que les discussions commerciales n'ont rien à voir avec les sites publics pour le chargement des wagons de producteurs, qui relèvent d'un problème de réglementation, et non d'un problème commercial. Les producteurs renonceraient à leur protection conférée par la réglementation en acceptant un accord commercial sur ces sites, ce qui est, en fait, une capitulation inacceptable et inutile face à la stratégie du CN pour éliminer le choix des agriculteurs.

Pouvez-vous imaginer une entreprise de transport urbain qui argumente sur le fait qu'arrêter à tous les trois pâtés de maison n'est pas économique, étant donné le temps supplémentaire requis pour démarrer et s'arrêter, l'usure de l'équipement, le carburant supplémentaire consommé, le salaire du conducteur, etc. La réduction du nombre d'arrêt en mettant des intervalles de 1 km entre chacun d'eux diminuerait certainement les coûts du système de transport en commun, mais elle pourrait aussi mener à un point où l'usage du système en entier pourrait être abandonné.

En conclusion, je vous demande de faire ce qui est en votre pouvoir pour arrêter le retrait de ces sites publics des répertoires. Nous devons nous assurer que les lois protègent le maximum d'agriculteurs et maintiennent l'accès autant que possible à cette importante avenue du transport du grain. On ne doit pas sous-estimer la fonction d'équilibrage que joue ces sites publics à l'avantage des producteurs. Notre expérience récente de la crise économique devrait nous avoir appris de ne pas permettre à de grandes entreprises de s'autoréglementer.

Je demande que vous fassiez part de cette situation dans les plus brefs délais à vos collègues des ministères appropriés. Veuillez leur demander de s'engager le plus tôt possible dans ce processus. J'aimerais vous rappeler que le CN a accepté de laisser intacts ces 53 sites que jusqu'au 1^{er} janvier 2010.

Merci de votre attention. J'espère obtenir une réponse favorable.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Nous passons maintenant aux questions. Vous disposerez de sept minutes.

Nous commencerons par M. Easter.

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur comparution.

Monsieur Goff, vous avez certainement décrit la situation de façon très saisissante dans l'optique d'un producteur. Je vous en félicite.

Voici donc ma première question. Elle s'adresse à vous. Il ressort de votre exposé que les producteurs envisagent cette question comme en étant une de droit. Est-ce bien exact?

• (1600)

M. Cam Goff: Oui, en effet. Tous les producteurs auxquels j'ai parlé sont d'accord: il n'est tout simplement pas acceptable de laisser toutes les décisions à une seule entité.

L'hon. Wayne Easter: Je suis entièrement d'accord avec vous. La société ferroviaire a exploité abusivement les agriculteurs ces dernières années, mais elles ne permettent pas l'examen de leurs coûts, ce qui pose problème.

De toute manière, sur cette question particulière...

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous devrions tous être d'accord là-dessus. Le gouvernement actuel est le premier à adopter une position au sujet de...

Une voix: Il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement.

M. Brian Storseth: ... et à déposer une charte des droits prévoyant un examen du niveau de service, ce qui est la première chose à faire. Tout le monde est d'accord là-dessus.

L'hon. Wayne Easter: Monsieur le président, il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement.

Le président: Allez-y, monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Pour ce qui est du CN, le secrétaire parlementaire m'a laissé l'impression que les 52 sites ne seraient pas tous radiés. Cependant, en écoutant vos observations aujourd'hui... sont-ils maintenant radiés? N'y en a-t-il plus que 13 qui ne le sont pas? Pouvez-vous me donner des explications à ce sujet?

M. Jean-Jacques Ruest: Quarante d'entre eux sont radiés et nous avons suivi le processus de 60 jours. Pour le moment, l'affaire est en suspens. Nous avons imposé un moratoire pour ce qui est du démantèlement. Les installations sont intactes mais on n'y accepte plus de commande. C'est cela que veut dire la radiation.

Treize sites continuent de figurer sur la liste. Ce sont les 13 qui ont fait l'objet d'une publication l'été dernier. Nous n'avons publié les avis dans les bons journaux et nous allons publier à nouveau les avis le 1^{er} novembre.

L'hon. Wayne Easter: D'après vos observations, je croyais que le supposé moratoire était en vigueur jusqu'au mois de janvier.

M. Jean-Jacques Ruest: En effet.

L'hon. Wayne Easter: De plus, vous êtes à négocier la prise en charge des coûts et des passifs, le cas échéant, par les municipalités.

M. Jean-Jacques Ruest: Non. Nous sommes prêts à examiner des offres d'utilisateurs potentiels des 40 sites. Nous attendons des offres de la part de personnes qui pourront établir qu'elles vont effectuer des expéditions... Dans notre optique, l'activité commerciale, c'est l'expédition. En l'absence de transactions commerciales, un Tim Hortons ou un poste d'essence ne peut rester en affaires, même durant quatre ou cinq ans.

L'hon. Wayne Easter: Si les lois ferroviaires confèrent des droits, c'est bien aux sociétés ferroviaires. On leur garantit des rendements établis sur le capital investi. C'est le gouvernement précédent — et je dois reconnaître que j'étais parfois en désaccord avec lui — qui a permis au coût des transports d'augmenter.

Donc, vous avez l'assurance de faire un bénéfice, mais vous privez de pauvres gens comme Cam Goff du droit de bénéficier d'un site de chargement de wagons. Pouvez-vous nous dire combien vous coûtent ces 53 sites que vous tentez de fermer?

M. Jean-Jacques Ruest: J'apprends à l'instant que le rendement de nos investissements est garanti.

L'hon. Wayne Easter: Quels sont donc les coûts de ces 53 sites?

M. Jean-Jacques Ruest: Il est question de stations où il n'y a pas d'activité, de sorte que le coût est lié à la vérification hebdomadaire du dispositif d'aiguillage. La station de chargement de wagons de producteurs est essentiellement une voie d'évitement. Cette voie est reliée à la voie principale à ses deux extrémités. Chaque semaine, une personne vérifie le dispositif d'aiguillage pour en assurer la sécurité. Chaque mois, quelqu'un inspecte la voie ferrée pour en assurer la sécurité, même si les voies d'évitement, le dispositif d'aiguillage et les voies ferrées ne servent jamais.

Il faut donc tenir compte des coûts d'entretien préventif. Lorsqu'un dispositif d'aiguillage est défectueux, nous devons en assurer l'entretien.

L'hon. Wayne Easter: Le CN est-il en mesure de fournir au comité les relevés de coûts d'entretien de ces sites pour que nous puissions en prendre connaissance et formuler des recommandations.

M. Jean-Jacques Ruest: Ils sont de l'ordre de 8 000 \$ à 12 000 \$ par site.

• (1605)

L'hon. Wayne Easter: L'autre aspect qui m'a étonné, c'est que si un producteur charge un wagon et que ce wagon est défectueux, s'il prend l'eau ou si du grain s'en échappe, alors, c'est la responsabilité du producteur. Est-ce exact?

M. Jean-Jacques Ruest: Toute personne qui charge un wagon ferroviaire, qu'il s'agisse de pâte de papier, de grain, ou de quoi que ce soit d'autre, doit en faire tout au moins l'inspection sommaire. Je suppose qu'un producteur en ferait autant. Il vérifie s'il y a fuite. S'il constate au déchargement qu'il a perdu une partie de son produit, alors il dépose une demande auprès de la commission qui, elle, en saisit le CN.

L'hon. Wayne Easter: Le CN assume donc la responsabilité des wagons qui ne sont pas correctement...

M. Jean-Jacques Ruest: Lorsqu'il y a des dommages et une perte de produit durant le transport, les faits parlent d'eux-mêmes. Nous agissons en conséquence.

M. Ian White (président-directeur général, Commission canadienne du blé): Pour ce qui est des sociétés céréalières, je dois dire que je ne connais pas la réponse.

Cependant, il se peut bien que le producteur qui doit parcourir une plus grande distance juge plus pratique de livrer à une société céréalière locale plutôt que de livrer à un site plus distant, ce qui pourrait favoriser les silos locaux. Je ne connais pas vraiment la réponse à cette question, parce que cela dépend de l'emplacement exact des sites et de l'emplacement des silos, mais cela n'est pas impossible.

Pour ce qui est des recommandations, j'estime que, d'une façon générale, nous serions d'accord, comme l'a dit M. Hill, pour dire qu'il y a lieu de proposer un autre processus. Nous n'en n'avons pas défini les caractéristiques, mais je crois que nous pourrions, avec le comité, examiner quel processus pourrait avoir des périodes d'avis et de consultation seraient plus longues et comporterait d'autres mécanismes qui permettraient de trancher les désaccords.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Bellavance, vous avez sept minutes.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Merci, monsieur le président.

Est-ce que je me trompe ou, selon l'ordre du jour, des gens du ministère des Transports devaient témoigner?

[Traduction]

Le président: Ils viendront témoigner à 16 h 30.

[Français]

M. André Bellavance: D'accord. Je voulais simplement vérifier s'ils allaient être présents aujourd'hui.

Monsieur Hill et monsieur White, vous avez entendu le CN prétendre que les 53 postes de chargement étaient fermés parce qu'ils n'étaient pas utilisés. Du côté de la Commission canadienne du blé, avez-vous fait des vérifications, pas nécessairement à chacun des 53 postes, pour voir s'ils étaient véritablement toujours inutilisés, et pour voir si les données fournies par le CN aujourd'hui devant le comité sont réelles? On nous dit que 47 des postes n'ont pas été utilisés du tout au cours de la campagne agricole de 2008-2009, que 42 postes n'ont eu aucun chargement au cours des deux dernières années et que 39 postes n'ont eu aucun chargement au cours des trois dernières années.

Avez-vous fait ces vérifications de votre côté? Avez-vous des explications à nous donner? Était-il pertinent que le CN ferme ces sites pour les raisons mentionnées?

[Traduction]

M. Ian White: Nous ne remettons pas en question les statistiques fournies par le CN. D'après nous, plus vous supprimez de sites de chargement de wagons de producteurs dans un milieu où les agriculteurs continuent de charger de plus en plus de wagons, vous limitez ainsi les options qui s'offriront aux agriculteurs dans l'avenir. Nous pensons que le passé n'est pas nécessairement garant de l'avenir. Les agriculteurs doivent disposer d'un réseau fiable et raisonnable constitué de sites de chargement.

[Français]

M. André Bellavance: Selon vous, la fermeture de ces postes de chargement pour ces raisons — puisque c'est l'argument principal —, est-elle une décision d'affaires logique? J'ai entendu M. Ruest dire à M. Easter — si je ne me suis pas trompé dans les chiffres — qu'ils économisaient entre 8 000 \$ et 10 000 \$ par site en faisant cela. Les raisons n'étaient pas très claires. Le coût était surtout lié à de l'inspection visuelle faite par des employés qui devaient faire le chemin à pied pour vérifier si les rails étaient adéquats.

Trouvez-vous que le CN a pris une décision d'affaires logique en fermant ces postes parce que, à son avis, ils ne sont pas utilisés?

•(1610)

[Traduction]

M. Ian White: Je n'ai pas de données réelles sur les coûts d'entretien de ces sites. Je ne peux pas vraiment répondre à cette question. Les points de vue divergent: d'un côté, il y a le point de vue commercial du CN, alors que de l'autre côté il y a les droits d'utilisation des wagons de producteurs et des expéditeurs en ce qui a trait à l'accès aux sites. Je crois qu'un argument très précis se rattache à la question des droits.

[Français]

M. André Bellavance: Monsieur Ruest, vous disiez tout à l'heure qu'il y avait un sursis pour 40 des 53 sites jusqu'en 2010. Ai-je bien compris? À la dernière séance du conseil où on a parlé de ce sujet, le secrétaire parlementaire du ministre nous a dit qu'il avait une bonne nouvelle parce que, finalement, les sites ne seraient pas fermés. En réalité, si je comprends bien, il s'agit d'un sursis de quelques mois. Le CN n'a nullement l'intention de revenir sur sa décision, et les sites seront fermés de toute façon.

M. Jean-Jacques Ruest: Il y a un sursis pour les 40 sites qui ont déjà été enlevés des listes jusqu'à la fin du mois de décembre. C'est l'engagement qu'on a pris.

M. André Bellavance: Parlez-vous de décembre 2009, monsieur Ruest?

M. Jean-Jacques Ruest: Oui, je parle de cette année. On est toujours ouverts à des plans d'affaires avec des individus ou des groupes qui seraient intéressés à utiliser ces sites. Durant la période de sursis, les équipements restent en place. On ne fait aucune action qui mettrait fin à la possibilité de les redémarrer. Les 40 sites en sursis ne sont pas actifs. On attend des plans d'affaires jusqu'à la fin de l'année. Pour 13 d'entre eux, on recommencera le processus le 1^{er} novembre.

M. André Bellavance: Pourquoi, puisque vous avez une ouverture?

[Traduction]

Le président: Monsieur Bellavance, si vous le permettez, M. Finn va ajouter un commentaire.

[Français]

M. André Bellavance: Mes sept minutes vont s'écouler. Ce ne sera pas long, monsieur Finn.

D'accord, allez-y donc.

M. Sean Finn (vice-président exécutif, Services corporatifs et chef de la direction des Affaires juridiques, Canadien National): Mon commentaire est le suivant. Ce ne sont pas uniquement des motifs commerciaux d'affaires qui font qu'on a décidé de rayer ces sites de la liste. Il faut comprendre que ces sites sont des sites de transbordement liés au réseau principal, à la ligne principale, par un aiguillage. Un aiguillage nécessite une inspection régulière, mais surtout, plus il y a d'aiguillages sur la ligne principale, plus il y a de risques de déraillement.

Vous comprenez que l'hiver, la neige s'accumule dans ces aiguillages. On doit les nettoyer régulièrement. Certains n'ont pas été utilisés depuis trois ans. Quand on prend une décision d'affaires, c'est pour limiter les risques de déraillement à cause d'un aiguillage qu'on doit maintenir alors que cela fait trois ans que pas un wagon n'est passé dessus pour aller desservir un site. Donc, chaque aiguillage sur la ligne principale est un risque. Ce n'est pas que ce n'est pas sécuritaire, mais c'est un risque potentiel de déraillement.

M. André Bellavance: Que pensez-vous de la suggestion de M. Hill qui parlait tout à l'heure d'avoir le même genre de délai qu'on a pour les rails en région urbaine? Il s'agit quand même de 12 mois plutôt que de seulement 60 jours. Actuellement, vous publiez un avis de 60 jours dans un média local. C'est aujourd'hui, une fois que vous avez annoncé vos fermetures, que vous vous dites ouverts pour étudier avec les producteurs ce que vous pouvez faire. Pourquoi ne pas avoir fait la consultation avant et laissé un délai beaucoup plus long à ces personnes pour qu'elles s'organisent et se parlent entre elles, afin que la communauté décide de voir si ce n'est pas adéquat de garder le site ouvert et opérationnel, ou encore de décider qu'effectivement cela fait longtemps qu'on ne l'a pas utilisé?

Je ne comprends pas pourquoi vous ne seriez pas assujettis à l'article de loi dont M. Hill parlait dans son exposé et qui s'applique aux régions urbaines. Le délai serait plus acceptable et il y aurait une véritable négociation, une consultation de votre part avec les gens concernés, au lieu de donner 60 jours seulement.

M. Sean Finn: Je veux être clair. L'avis est de 60 jours, mais on ne s'est pas dit qu'on donnait l'avis et qu'on disparaissait; on voulait parler aux communautés. Donc, à la suite de l'avis qu'on a donné, dans les semaines précédentes et les semaines suivantes, on a rencontré 100 différentes municipalités, soit des maires soit des directeurs généraux, pour discuter des enjeux. Les communautés n'ont donc pas été informées par un simple avis; on a communiqué avec elles pour leur expliquer que leur ligne n'était pas utilisée depuis trois ans, et qu'on avait l'intention de donner un avis et de ne plus nous en servir. Ce n'est pas à moi de vous dire que la législation est ce qu'elle est aujourd'hui. On l'a respectée et on est même allés un peu au-delà. Il est important pour nous de nous assurer que les communautés comprennent ce qu'on fait. On ne s'est pas limités à l'avis dans les journaux. Ce sera au législateur de décider si l'avis doit être plus long.

Il faut comprendre que dans les milieux urbains, c'est un peu différent. Souvent, ce sont des lignes plus longues qui pourraient servir surtout à des trains de banlieue ou à d'autres services. Dans ce cas-ci, la seule utilité de cette ligne-là est de desservir les agriculteurs pour du blé. Elle n'a pas d'autres fins. Le législateur décidera si 60 jours sont suffisants, mais tenez pour acquis que nous, nous ne nous limitons pas à cela. Nous avons pris des mesures appropriées pour communiquer avec les communautés qui ont été informées de ce qui se passait, nonobstant le fait que, après 60 jours, nous avons pu les retirer de la liste.

•(1615)

M. André Bellavance: Donc, tout ce que vous avez à faire, c'est d'informer le ministère des Transports que vous allez fermer des sites.

M. Sean Finn: Non, il faut un avis public dans les journaux qui desservent le site. C'est assez important. Par la suite, on procède à la fermeture.

M. André Bellavance: Vous demandez l'autorisation au ministère des Transports qui, lui, est obligé d'accepter.

M. Sean Finn: On informe le ministère.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Bellavance, c'était tout le temps dont vous disposiez.

Merci, monsieur Finn.

Monsieur Atamanenko, vous avez sept minutes.

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Je vous remercie tous d'être venus témoigner aujourd'hui.

J'ai une question pour le CN. L'ensemble des 53 sites qui doivent fermer font l'objet d'un entretien en ce moment. Cela signifie-t-il qu'en hiver, les rails sont déneigés et qu'ils sont fonctionnels, ou ne les entretient-on qu'à certaines périodes de l'année?

M. Jean-Jacques Ruest: Ces rails sont en service, alors nous devons faire le nécessaire pour les entretenir. Même s'ils ne sont pas utilisés, ils sont considérés comme étant en service actif. Par conséquent, nous devons faire preuve de prudence. Nous devons inspecter les dispositifs d'aiguillage ainsi que la voie ferrée, et s'il faut entretenir un dispositif, nous le faisons. S'il faut déneiger la voie ferrée, nous le faisons également.

M. Alex Atamanenko: D'après mes calculs approximatifs, s'il en coûte 10 000 \$ pour entretenir un site, le total serait d'environ 500 000 \$.

M. Jean-Jacques Ruest: Oui, ce montant permettrait d'entretenir environ 53 sites.

M. Sean Finn: Je tiens à rappeler encore une fois qu'il ne s'agit pas d'une analyse purement économique. C'est aussi une question d'atténuation du risque et de gestion du risque. Nous parlons ici d'une ligne principale qui donne sur une ligne d'embranchement qui, dans certains cas, n'a pas été utilisée pendant plus de trois ans. Il est facile d'imaginer ce qui se passe en plein coeur de l'hiver. S'il neige dans les Prairies, et que des trains traversent le dispositif d'aiguillage, la neige s'y accumule. Si, durant la journée le temps se réchauffe, mais se refroidit durant la nuit, la glace se formera sur les dispositifs d'aiguillage. Il est nécessaire de procéder à des inspections et à un entretien.

Toute société de chemin de fer qui se respecte vous dira qu'un dispositif d'aiguillage sur une ligne principale doit être entretenu de façon à éviter les déraillements. Il y a toujours un risque de déraillement, et ce risque s'accroît avec le nombre de dispositifs d'aiguillage dans le réseau, surtout s'il y en a qui ne sont pas utilisés.

Notre travail ne consiste pas seulement à déterminer combien cela coûte de garder les lignes d'embranchement dans un état fonctionnel. Nous devons également atténuer le risque d'un déraillement malheureux qui interromprait le service de transport par rails, non seulement dans la ligne d'embranchement, mais pour tous les clients. Nous voulons éviter les conséquences malheureuses qu'aurait à subir une collectivité dans le cas d'un déraillement causé par un dispositif d'aiguillage.

M. Alex Atamanenko: Il semble que la décision ait été prise essentiellement sur papier, en disant que, manifestement, si des wagons ne sont pas chargés, les sites ne sont pas nécessaires. Pourtant, on avance l'argument qu'il y a une légère hausse de l'utilisation des wagons et que nous devons penser à l'avenir, car lorsqu'un site est radié de la liste, vous ne pouvez pas le remettre en service. C'est ce que j'ai compris.

J'ai une question d'ordre pratique. Disons que 39 sites n'ont pas servi au chargement de wagons pendant les trois dernières années. Si Cam ou quelqu'un d'autre voulait tout à coup utiliser l'un de ces sites la semaine prochaine, est-ce qu'il y aurait accès? Quelle est la procédure à suivre? Y a-t-il un accès automatique pour les agriculteurs qui veulent utiliser ces sites le plus rapidement possible? Est-ce qu'il suffit de commander un wagon? Le wagon sera-t-il déjà là au moment où l'agriculteur apporte son convoyeur à vis et procède à l'inspection? Est-ce plus compliqué que cela?

Je pose ces questions, parce que Cam a mentionné que des groupes avaient essayé de conclure des ententes commerciales, mais la réaction a été plutôt antagoniste et il y avait un manque de collaboration. J'aimerais savoir s'il s'agit vraiment d'un système bien rodé, même pour les sites qui risquent d'être radiés.

M. Sean Finn: Vous avez les statistiques devant vous. Regardons le premier point. En ce moment, il y a 123 sites de chargement de wagons de producteurs en service dans les lignes du CN dans l'Ouest du Canada et environ le même nombre dans les lignes du CP. Donc, au total il y a environ 250 sites un peu partout dans l'Ouest, et on compte une distance d'environ 50 kilomètres entre ces sites et les anciens.

Des 53 sites qui ont été désignés cet été comme étant à radié, 40 ont fait l'objet d'un avis dans les journaux appropriés. Nous avons parlé avec les maires, les préfets et les directeurs des villes ou municipalités concernées. Malheureusement, dans 13 autres cas, l'annonce a été faite dans les mauvais journaux, ce qui explique pourquoi les sites sont encore sur la liste aujourd'hui.

En septembre, nous avons décidé, à la suite d'une réunion avec le ministre, de maintenir ces 13 sites ouverts pour montrer que nous comprenons les préoccupations soulevées. Aujourd'hui, les agriculteurs peuvent commander des wagons et ces wagons leur seront livrés le jour même dans ces 13 sites.

Pour ce qui est des 40 autres sites, ils ont été radiés après 60 jours. Ils ne sont plus affichés sur le site web. Il n'est plus possible de commander des wagons pour ces sites. Nous voulions que notre décision n'ait pas de répercussion sur les infrastructures, alors nous avons laissé les rails en place, nous avons continué de les entretenir et de permettre l'accès aux lignes d'embranchement. Ainsi, nous laissons la porte ouverte à des discussions avec les producteurs ou toute autre tierce partie qui voudrait que nous revenions sur notre décision à l'égard des 40 sites. En ce moment, ces 40 sites ne sont pas sur la liste et on ne peut y commander de wagons.

Nous espérons vivement pouvoir discuter avec toute personne responsable des wagons de producteurs dans l'Ouest du Canada qui voudrait réfléchir à l'utilisation d'un site donné pour les deux à trois prochaines années et en arriver à une entente avec le CN pour assurer la livraison de wagons. Dans ce cas, c'est avec un certain plaisir que nous annulerions la radiation du site et que nous l'afficherions de nouveau sur notre site web.

• (1620)

M. Alex Atamanenko: Merci.

Cam ou Larry, avez-vous des commentaires à formuler?

M. Cam Goff: Lorsque j'ai appris que ces sites allaient être fermés, j'en ai parlé aux conseillers municipaux et aux maires des localités où les sites de chargement de wagons de producteurs avaient été touchés par la décision. Dans une localité, le préfet et le conseiller savaient que le site allait être fermé et ils avaient écrit au CN, mais le CN a maintenu sa décision de fermer le site. Dans une autre localité, le maire ne savait pas que le site allait être fermé. Le conseiller responsable de la région où le site allait être fermé ne le savait pas non plus, bien qu'il soit lui-même un de ceux qui utilisent des wagons de producteurs.

Force est de constater que les consultations du CN ont dû être très irrégulières. En me fondant sur ma propre expérience, je peux dire que dans un cas, il y a eu consultation et dans un autre cas, non. En général, si un site est en service et qu'un producteur commande un wagon, le CN est obligé de le fournir, mais dans le cas de ces 40 sites qui ont été radiés, il est certain qu'ils sont éliminés du réseau pour de bon.

M. Alex Atamanenko: Au fond, la raison pour laquelle ces 53 sites sont maintenant gardés ouverts, c'est pour l'avenir, d'après ce que disent les agriculteurs, la Commission canadienne du blé et d'autres organisations agricoles. Parce que lorsqu'il y a fermeture, c'est pour de bon et également parce que le volume va en s'accroissant. Est-ce exact?

M. Cam Goff: C'est exact, à l'exception de quelques sites qui ont été utilisés quand même. À Allan, en Saskatchewan, il y a un site qui doit être fermé. Mes frères et moi avons rempli deux wagons de producteurs d'un chargement d'orge il y a deux ans. Je crois que 16 wagons sont passés par Allan au cours des trois dernières années. Certains des sites que le CN veut fermer ont, à mon avis, servi au chargement d'une bonne quantité de wagons de producteurs.

J'ai appelé le CN au tout début pour savoir quelle était leur perspective. Les représentants m'ont dit qu'ils envisageaient une entente commerciale de 2 000 \$ par année pour la location du site à laquelle s'ajouterait un montant de 8 \$ le pied pour la location du rail. Financièrement, il serait insensé pour un agriculteur qui n'utilise qu'un ou deux wagons par année de payer 2 000 \$ par an au CN en plus des frais de 8 \$ le pied pour l'utilisation du rail.

Ces sites doivent être situés près du lieu de récolte, sans cela ils sont inutiles. Il est impossible de parcourir de longues distances avec les petits camions que la plupart des agriculteurs peuvent utiliser dans ces cas. S'il vous faut transporter votre chargement sur une distance de 20 à 30 milles, vous ne pouvez le faire dans le délai de huit heures sans devoir payer la pénalité. Il est impossible de faire tout ce travail dans un délai de huit heures.

Le président: Merci.

Votre temps est écoulé, monsieur Atamanenko.

Nous avons comme témoins Kristine Burr et Peter Lavallée du ministère des Transports.

Je vous remercie d'être ici aujourd'hui. À moins que vous n'ayez une déclaration à faire, je propose de poursuivre les questions. Qu'en pensez-vous?

Mme Kristine Burr (sous-ministre adjointe, Groupe des politiques, ministère des Transports): Je peux volontiers faire un exposé au comité, monsieur le président, mais je suis tout aussi à l'aise de poursuivre les questions.

Le président: Plaît-il au comité de poursuivre les questions?

Merci.

Monsieur Hoback, vous avez sept minutes.

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être venus aujourd'hui. Je tiens à ce que vous compreniez à quel point ce sujet est important pour notre gouvernement. Les exploitations agricoles se posent beaucoup de questions.

Cam, j'ai aimé travailler avec vous par le passé sur le même sujet et j'espère que notre collaboration se poursuivra dans l'avenir.

J'ai beaucoup de préoccupations, mais malheureusement je n'ai que sept minutes.

Vous avez parlé du manque d'utilisation qui justifierait l'abandon des sites. Mais de Tisdale jusqu'à la Baie d'Hudson, il y a une ligne de chemin de fer qui n'a probablement pas été utilisée depuis 10 ans. C'est comme un joli terrain de stationnement, mais pourtant, ce site ne fait pas partie de votre liste de radiation.

Quand je vois cela, j'ai l'impression que vous n'êtes pas tout à fait honnête lorsque vous dites que vous fermez ces sites en raison d'une utilisation insuffisante. Il y a l'exemple d'une ligne qui serait extrêmement utile aux agriculteurs de la région, s'ils pouvaient l'utiliser, mais elle n'est ni en service ni fermée. Comment pouvez-vous justifier l'abandon de toutes ces lignes s'il s'en trouve une qui devrait être utilisée, et qui permettrait même aux agriculteurs d'économiser beaucoup d'argent? Cela me préoccupe, et je voulais vous poser la question.

Mon autre point, c'est que dans la ville de Tisdale, la Northern Steel utilise cet embranchement. Cette entreprise n'est pas une société céréalière. Il s'agit d'une société manufacturière qui utilise cette ligne pour acheminer de l'acier. Comment cette entreprise a-t-elle été consultée?

Tout comme Cam l'a indiqué, j'ai parlé avec les autorités de Tisdale, et on m'a affirmé que personne ne les avait consultés. J'aimerais avoir une liste des personnes que vous avez consultées. Vous affirmez avoir parlé à tous ces responsables de municipalités rurales et de collectivités, alors pouvez-vous remettre la liste des personnes consultées au comité s'il vous plaît?

J'aimerais aussi avoir davantage de précisions sur le point soulevé par Wayne au sujet des embranchements et des coûts. Vous affirmez avoir effectué des inspections des dispositifs d'aiguillage chaque semaine, alors vous devez sans doute avoir de la documentation à l'appui. Pouvez-vous nous remettre quatre ou cinq échantillons de documents indiquant que vous dépensez autant d'argent à l'inspection de ces voies?

Je veux aller dans les détails de la question des lignes de courtes distances et des subventions que vous accordez aux silos terminaux intérieurs. Vous placez 100 wagons dans un silo terminal intérieur qu'ils appartiennent à un agriculteur ou qu'il s'agisse d'un terminal céréalière, mais dans le cas d'une ligne de courte distance, vous n'offrez pas les mêmes avantages. Pourquoi? Vous avez plein d'options pour bonifier les incitatifs au chargement de wagons de producteurs, mais vous vous êtes engagés sur une toute autre voie. Vos décisions ont plutôt comme conséquence de décourager les agriculteurs à utiliser les wagons de producteurs. Vous auriez pu utiliser les lignes déjà en place, mais vous avez décidé de faire le contraire.

Je crains que ces lignes soient toutes abandonnées et, soudainement, les mesures incitatives qui ont été introduites pour les sociétés céréalières, les agriculteurs et les terminaux vont aussi disparaître. Alors, il n'y aura plus de concurrence.

Je vous ai posé cinq ou six questions, et peut-être s'agissait-il plutôt d'un cours magistral, c'est parce que je ne suis pas d'accord. Je veux faire remarquer que nous devons attendre jusqu'en janvier, mais nous voulons des résultats.

Le ministre m'a dit qu'il s'attendait à ce qu'il y ait une sorte de processus qui soit mise en place et que vous alliez collaborer avec les agriculteurs, la Commission canadienne du blé, les entreprises céréalières et tout autre utilisateur de ces lignes. Avez-vous réfléchi à la façon dont vous allez interagir avec les agriculteurs et les différents groupes?

J'aimerais que vous répondiez d'abord à cette question, monsieur Ruest. Avez-vous pensé au processus et à la forme qu'il prendra?

• (1625)

M. Jean-Jacques Ruest: En ce moment, il y a très peu d'utilisateurs, et dans certains cas aucun, des 53 sites, et en tant qu'entreprise, nous devons discuter avec les clients. C'est vraiment l'absence de clients qui nous a amenés à la conclusion que les sites n'ont pas été utilisés depuis longtemps. C'est difficile pour nous de déterminer qui sont les utilisateurs potentiels. Nous cherchons des clients. Si quelqu'un vient nous voir et nous dit qu'il désire utiliser le site, le louer ou s'en servir pour expédier des céréales, nous lui donnerons volontiers accès au site. Après tout, nous nous spécialisons dans le transport des marchandises.

M. Randy Hoback: Alors, comment ce client potentiel devrait-il procéder? Doit-il simplement communiquer avec le CN?

M. Jean-Jacques Ruest: Oui, le numéro...

M. Randy Hoback: Ce client disposerait de combien de temps pour mettre au point un plan d'affaires et solliciter l'appui des membres de la collectivité? En avez-vous tenu compte dans votre processus?

M. Jean-Jacques Ruest: Il y a 13 de ces sites que nous avons l'intention de fermer, comme on le sait maintenant, et nous attendons toujours les commandes. Même si nous avons fait appel au mauvais journal l'été dernier, ces sites sont connus du public. Ils sont ouverts aujourd'hui; on peut faire des commandes. Si des commandes étaient placées, cela contribuerait grandement à garder ces sites ouverts.

M. Randy Hoback: Très bien. Ainsi, si je fais une commande aujourd'hui dans un de ces sites, dans combien de temps aurais-je mon wagon?

M. Jean-Jacques Ruest: Non, rien ne cloche...

M. Randy Hoback: Les services que vous fournissez aux Prairies et la façon dont vous tenez les agriculteurs pour acquis sont absolument horribles. Vous savez que vous avez vos revenus et le transport, et vous faites fi de nous. J'ai déjà eu des camions sur la route un dimanche matin en route vers le terminal — j'ai déjà raconté cette histoire et je la raconterai encore — et parce que votre train n'est pas arrivé, j'ai dû rediriger ces camions. C'est moi qui ai dû payer la note, pas vous.

Quand nous nous adressons au CN ou au CP, ils sont indifférents. Pourquoi devrais-je donc vous faire confiance aujourd'hui?

M. Jean-Jacques Ruest: La situation va maintenant bien au-delà des coûts pour les producteurs. Si on revient au coût pour les producteurs, vous n'avez qu'à placer une commande, nous allons la prendre et faire de notre mieux pour l'exécuter. À l'heure actuelle, l'arriéré ne concerne que le port de Vancouver. Nous sommes à jour dans l'autre port.

M. Randy Hoback: D'accord.

Cam, qu'avez-vous à dire au sujet du temps écoulé entre le moment où vous commandez un wagon et le moment où vous l'obtenez?

M. Cam Goff: Cela peut varier considérablement. Parfois, ça ne prend que deux semaines, alors que d'autres fois, ça peut prendre jusqu'à deux mois et demi avant qu'ils n'envoient un wagon.

M. Randy Hoback: Lorsque le wagon est chargé, qu'avez-vous à nous dire sur le trajet de ce wagon jusqu'au port et le paiement?

M. Cam Goff: Cela peut prendre d'à peine une semaine jusqu'à deux mois et demi. Parfois, c'est en partie la faute du CN; parfois, c'est également la faute des terminaux. Nous avons expédié de l'orge

de brasserie à la mi-novembre, mais nous n'avons reçu les chèques qu'au milieu de février.

• (1630)

M. Randy Hoback: Quelle est la pénalité qui vous est imposée s'il vous faut plus de huit heures?

M. Cam Goff: J'ai vu 360 \$ par jour écrit quelque part, mais lorsque nous avons été pénalisés, nous n'avons dû payer que 165 \$ par wagon, par jour.

M. Randy Hoback: Quelle est la pénalité imposée au CN si le wagon n'est pas livré à temps?

M. Cam Goff: Il n'y en a aucune.

M. Randy Hoback: Quelle est la pénalité imposée à vous, comme producteur, si le grain s'échappe de votre wagon?

M. Cam Goff: Il n'y a aucune pénalité; le grain disparaît, tout simplement. Il faut réaliser que bon nombre de producteurs ne pèsent pas leur grain avant de le charger dans les wagons. Nous savons quelle quantité de grain nos camions peuvent contenir et nous veillons à ne pas dépasser cette quantité. West Central pourrait sans doute déterminer qu'elle subit une perte, mais pour des gens comme moi... Un des wagons a fini par contenir environ 25 tonnes de moins que ce que nous pensions avoir chargé, mais que peut-on faire? C'est au terminal...

M. Randy Hoback: Vous a-t-on remboursé ces 25 tonnes?

M. Cam Goff: Non.

M. Randy Hoback: Si vous expédiez des grains hors Commission, comment vous y prendriez-vous pour faire une réclamation ou un processus de réclamation? Disons que vous expédiez de l'orge fourragère ou quelque chose comme ça au pays.

M. Cam Goff: Il est presque impossible d'expédier quoi que ce soit d'autre que des grains de la Commission canadienne du blé dans des wagons de producteurs, parce qu'en raison de la consolidation actuelle de l'industrie de la manutention des grains, si on n'a pas d'endroit dans un terminal pour décharger ces wagons de producteurs, on ne peut pas les charger, parce que personne ne va les décharger au port.

Vous savez, nous avons commencé à charger des wagons de négociants — c'est ainsi qu'on les appelle — de colza. Nous appelions une entreprise et elle obtenait un prix pour nous sur le canola. Nous pouvions alors charger les wagons, qui partaient pour le port et étaient ensuite déchargés. On ne peut plus faire ça aujourd'hui. Les grains de la Commission sont pratiquement les seuls qu'on peut facilement expédier par des wagons de producteurs.

Le président: Merci.

Vous n'avez plus de temps, monsieur Hoback.

J'aimerais poursuivre cette discussion un instant avant de commencer la prochaine série de questions. J'allais poser la question de toute façon, à la suite de ce qu'a dit M. Easter.

J'ai du mal à comprendre, M. Ruest, en particulier à la suite du témoignage que vient de donner M. Goff. Il semble que si un agriculteur prend, par exemple, 25 tonnes de grain, pour les besoins de la discussion, et les place dans un wagon, et que ce wagon se rend à Vancouver ou Churchill, ou peu importe, et qu'il ne reste que 20 ou 18 tonnes, par exemple, aucun remboursement n'est prévu sans que l'agriculteur n'ait à, pour ainsi dire, traverser la Manche à la nage.

Vous m'avez amené à croire qu'on s'occupait de tout, pour l'essentiel, mais je me pose la question.

M. Jean-Jacques Ruest: Et bien, nous ne savons pas quelle quantité de produit est placée dans un wagon, peu importe le type de wagon dont il s'agit. L'expéditeur devrait savoir quelle quantité de produit est chargée. Parfois, ils utilisent des balances. Parfois, ils savent exactement combien de tonnes ou quel poids ils placent dans le wagon. Parfois, en raison de leur équipement, ils ne le connaissent pas. C'est la première étape. La compagnie de chemin de fer ne le sait pas. L'expéditeur le sait.

Deuxièmement, lorsque le grain arrive à destination, il devrait être pesé. L'opérateur du terminal ne sait pas exactement la quantité qui est déchargée, de sorte que si une partie du produit s'est perdue, il y aura une réclamation. Évidemment, nous voulons de l'information sur la quantité de produits dans le wagon lorsqu'il a été expédié et la quantité au déchargement. Si nous avons ces chiffres en main, nous pouvons agir. Sans ces chiffres, comment pouvons-nous prendre des mesures? Nous ne chargeons ni ne déchargeons le wagon; nous ne faisons que le transporter.

À ce sujet, de plus, je ne sais pas à quel point les gens veulent remonter dans le passé pour étudier ces questions qui datent de l'époque de Matusalem, mais les 3 000 wagons que nous louons du gouvernement fédéral ont été envoyés à l'atelier au cours des 24 derniers mois. Ils ont tous été remis en état. Nous avons dépensé pas mal d'argent pour les réparer, y compris les portes. Ces wagons sont en bien meilleur état aujourd'hui qu'il y a deux ans.

Nous avons admis qu'il était temps de procéder à l'entretien de certains de ces wagons, y compris les portes, qui pouvaient causer des fuites; nous avons donc dépensé pas mal d'argent dans notre atelier de Winnipeg pour réparer ces 3 000 wagons.

Le président: Je ne tiens pas particulièrement à ajouter des règlements et de la paperasserie supplémentaire parce que, Dieu sait que nous en avons suffisamment aujourd'hui, mais je me demande si la Commission canadienne du blé, les producteurs, M. Goff, et le CN pourraient trouver une façon de vérifier ce qui se trouve dans un wagon, qu'il s'agisse d'une déclaration signée par certaines personnes, ou quelque chose d'autre, je ne sais pas. Mais je pense qu'il s'agit manifestement d'un problème qui n'a pas été entièrement réglé.

Monsieur Valeriote, cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Francis Valeriote (Guelph, Lib.): Oui, je souhaite simplement poursuivre dans la même veine que M. Hoback; je souhaite être bien clair, je partage en grande partie son opinion. Je suis désolé de vous avoir entendu dire que tout ce que vous faites, c'est déplacer des wagons. J'aurais aimé vous entendre dire que vous faites des affaires afin de fournir des services de transport abordables, accessibles et rapides à ceux qui ont besoin de vos services.

•(1635)

M. Jean-Jacques Ruest: C'est exact.

M. Francis Valeriote: Eh bien, ce n'est pas ce que vous avez dit, et je suis inquiet, très honnêtement, parce que votre attitude se reflète dans la façon dont vous faites affaire avec vos clients.

Je ne veux pas vous placer sur la sellette, mais vous ne vendez pas des beignes et du café. Vous fournissez un service à des clients qui n'ont pas d'autre choix. Honnêtement, je regrette d'avoir à le dire, mais c'est la première fois depuis un an, depuis que je suis député, que je vois une opinion faire autant l'unanimité autour de cette table que la façon dont ces agriculteurs sont traités.

Je me souviens qu'il y a plusieurs années, à Guelph, nous avions un programme de corridor vert, dans le cadre duquel nous avons détruit des voies ferrées. Je peux aujourd'hui faire du vélo sur ce

sentier. Je peux vous dire qu'aujourd'hui, nous regrettons de l'avoir fait, parce que très bientôt, les chemins de fer seront le moyen de transport... Si ça ne l'est pas aujourd'hui, il s'agit du moyen de transport de l'avenir, et il est important de conserver ces voies ferrées.

Ma question est donc la suivante: premièrement, êtes-vous d'accord — et je vous demande une réponse courte, oui ou non — avec les tendances dont M. Hill a parlé et diriez-vous qu'on va dépendre davantage des voies ferrées à l'avenir?

M. Jean-Jacques Ruest: Ça semble être la tendance: le total des chargements de wagons de producteurs augmente.

M. Francis Valeriote: Très bien. Merci.

Prochaine question, maintenant. Pourquoi n'entamez-vous pas des négociations en vertu desquelles ces voies ferrées pourraient, essentiellement, être fermées provisoirement? À un certain moment, lorsque les producteurs vous prouveront que les voies seront utilisées afin que l'investissement que vous devez faire pour les entretenir vaille la peine d'être entrepris, pourquoi ne trouveriez-vous pas un terrain d'entente afin de remplacer ces dispositifs d'aiguillage afin de calmer vos préoccupations concernant la sécurité? Je dis cela parce que vous envisagez de vous débarrasser d'une immobilisation qui aura de la valeur dans l'avenir. Vous serait-il possible d'entamer ce type de discussion avec ces messieurs?

M. Jean-Jacques Ruest: Je pense que c'est pour cette raison que nous avons une période de moratoire actuellement: afin d'entamer des discussions avec ceux qui pourraient être intéressés.

M. Francis Valeriote: D'accord.

Poursuivons dans la même veine un instant. Avant septembre, quelqu'un d'entre vous, au CN, a-t-il tenu des réunions avec le gouvernement ou le ministère des Transports au sujet de cette question? Je sais que vous avez tenu des réunions, mais cette question touchant la fermeture de ces voies ferrées a-t-elle été soulevée avec le gouvernement ou le ministère des Transports?

M. Sean Finn: Sans aucun doute, avant de placer des avis dans le journal... je n'ai pas les détails. Normalement, il aurait dû y avoir un dialogue, à tout le moins, afin d'informer le ministère que c'est ce que nous faisons. Sinon, lorsque nous avons publié les avis pour 60 jours, nous aurions informé le ministère afin qu'il vérifie pour confirmer que cela a été fait. Encore une fois, je pense que nous pourrions toujours donner avis au ministère.

La vraie question ici — et je reviendrai là-dessus un peu plus tard —, c'est que notre préoccupation principale était de dire aux collectivités que nous allions fermer ces voies d'évitement. Nous n'avons pas dit que nous allions enlever nos dispositifs d'aiguillage demain matin — je veux être bien clair —, mais plutôt que nous allions fermer ces voies d'évitement et que nous souhaitions les informer à l'avance de ce qui allait arriver.

Mais je devrai vous répondre plus tard au sujet des discussions directes avec Transports Canada.

M. Francis Valeriote: Soit Transports Canada ou le gouvernement avant septembre: j'ai besoin de cette réponse. Vous vous engagez à trouver cette réponse, oui?

M. Sean Finn: Oui, certainement. Absolument.

M. Francis Valeriote: Très bien.

Revenons maintenant à ma question précédente. Dans quelle mesure les coûts d'entretien de 10 à 12 000 \$ seront-ils réduits si vous dites simplement à ces messieurs: « Nous ne l'entretenons pas; vous devez l'utiliser à un certain niveau avant que nous ne l'entretenions pour vous pour assurer sa sécurité »?

Quel type de réduction de vos coûts d'entretien pensez-vous pouvoir obtenir? J'ai l'impression que ce chiffre serait presque nul. On parle tout de même d'acier par terre, ici.

M. Sean Finn: Vous parlez d'un dispositif d'aiguillage qui doit être entretenu. Les voies d'évitement rayées de la liste, c'est quelque chose de différent, mais parlons des 13 sites qui sont toujours en service aujourd'hui. Nous n'avons pas d'autre choix que de les entretenir au point d'être sûrs que nous pouvons y faire circuler un wagon sans incident.

Plus important encore, je le répète, ces aiguillages se trouvent sur notre voie principale. Nous avons des trains comptant des centaines de wagons qui circulent sur cette voie à 40 ou 50 milles à l'heure, contenant des produits allant d'un océan à l'autre, partout au Canada. Nous devons veiller à ce que le dispositif d'aiguillage soit entretenu selon les normes les plus élevées.

M. Francis Valeriote: Combien devriez-vous déboursier pour pouvoir cesser de l'entretenir?

M. Sean Finn: Cela revient à ce que nous appelons cramponner le dispositif d'aiguillage, afin qu'il ne puisse pas être réouvert; ça ne coûte pas très cher, mais le dispositif doit tout de même être inspecté une fois par semaine. Si, pour une raison quelconque, le crampon devait tomber, le dispositif d'aiguillage pourrait s'ouvrir en position inverse, et un train qui circulerait sur cette voie à 50 milles par heure déraillerait.

M. Francis Valeriote: D'accord, que faut-il, alors, pour inspecter un crampon? Dites-moi. Je veux savoir.

M. Sean Finn: C'est plus qu'un crampon. Il s'agit d'inspecter l'embranchement lui-même et la voie. Ainsi, si la voie demeure ouverte — je répondrai à votre question —, nous ne pouvons pas nous arrêter aux dispositifs d'aiguillage. Si la voie est ouverte, il faut aller inspecter l'embranchement. C'est donc votre question. Nous vous avons déjà dit qu'il faut entre 8 000 et 12 000 \$ par année pour entretenir le dispositif d'aiguillage et pour que l'embranchement soit également accessible, c'est-à-dire qu'il faut enlever la neige et procéder à l'entretien. Je ne peux pas vous donner le chiffre exact, mais il faut...

• (1640)

M. Francis Valeriote: Eh bien, j'aimerais que vous me donniez le chiffre exact. J'aimerais que vous le fassiez, parce que je veux connaître tout le processus. Je dois vous dire que vous semblez rendre compliqué quelque chose qui, à mon avis, ne l'est pas simplement pour défendre votre point de vue. C'est l'impression que j'ai actuellement.

M. Sean Finn: Avec tout le respect que je vous dois, il s'agit aussi d'atténuer les risques afin qu'il n'y ait pas de déraillement malheureux d'un train de marchandise au beau milieu des Prairies. C'est tout aussi important. Je comprends que le service à la clientèle est important, mais il faut également que la pratique la plus importante consiste à veiller à ce que les activités de tout le système soit sécuritaire.

M. Francis Valeriote: J'ai une dernière question découlant de ce que le président vous a demandé. Seriez-vous prêt à établir un protocole avec ces messieurs afin qu'on puisse plus facilement établir la quantité des grains placée dans le wagon et la quantité qui en est

retirée. Ainsi, ils n'auraient pas à courir un peu partout pour obtenir des déclarations ou embaucher un avocat pour défendre leur cause?

Seriez-vous prêt à le faire? Seriez-vous prêt à parler avec eux afin d'établir un protocole pour y arriver?

M. Sean Finn: Actuellement, au CN, nous avons un processus de réclamation en vertu duquel...

M. Francis Valeriote: Êtes-vous prêt...

M. Sean Finn: Ma réponse est la suivante: nous avons des protocoles, aujourd'hui, pour répondre aux réclamations des clients...

M. Francis Valeriote: Mais ça ne fonctionne pas.

M. Sean Finn: Eh bien, nous allons vérifier. S'il s'agit d'un seul cas, isolé, c'est une chose; mais aujourd'hui, lorsque les clients ont des plaintes au sujet d'un produit ayant été perdu ou endommagé, ils s'adressent à moi, et je peux vous dire qu'aujourd'hui même, nous avons des gens qui règlent ces problèmes. Je vérifierai demain matin pour m'assurer que nous avons un processus quelconque...

M. Francis Valeriote: Monsieur Finn, je vous ai posé une question. Êtes-vous disposé à parler à ces gens d'un nouveau protocole plus facile à mettre en oeuvre et à entretenir efficacement?

M. Sean Finn: Je répondrai que je veillerai à ce que notre protocole respecte le droit pour un expéditeur de se faire indemniser dans le cas de perte d'un produit. Telle est ma réponse et tel est le protocole aujourd'hui.

M. Francis Valeriote: Bien.

Je n'ai pas d'autres questions à poser.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Storseth, qui a cinq minutes.

M. Brian Storseth: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je dois préciser que ce n'est pas la première fois que je fais affaire avec les compagnies ferroviaires au sujet de certaines de ces questions. Je l'ai fait en tant que membre du Comité des transports. Je me réjouis toutefois de voir que le CN a modifié sa façon d'envisager la sécurité, car je dois dire que nous avons quasiment été obligés d'assigner le CN et le CP à comparaître devant notre comité pour discuter de sécurité et du nombre de déraillements survenus il y a deux ans.

Il n'a pas été très facile d'obtenir que le CN vienne à notre comité. J'ai peine à imaginer comment font les maires et les préfets de petites localités pour réussir eux aussi à faire venir des représentants du CN chez eux. En fait, je peux imaginer car je me suis entretenu avec plusieurs d'entre eux, qui étaient très mécontents de vous entendre dire à quel point il est facile de maintenir l'intégrité de vos lignes et de vos zones de chargement. Or, je connais justement des agriculteurs qui ont de la difficulté à transiger avec le CN et qui offrent même de payer l'entretien des sites de la compagnie. Ils ne réussissent même pas à franchir tous les paliers bureaucratiques et à parler à des gestionnaires disposés à prendre des décisions sur ces questions.

Le député de Peace River et moi-même nous sommes déplacés pour parler aux représentants de quelques-unes des collectivités où vous voulez mettre fin à votre service. Eh bien, ils se plaignent essentiellement du faible niveau de service offert à leur collectivité et du faible niveau d'entretien des lieux dont ils se servent actuellement.

J'ai donc peine à croire qu'à Westlock, en Alberta, vous dépensez 12 000 \$ par mois en frais d'entretien de tels lieux, car vous n'y tondez même pas le gazon, et d'après ce que j'ai pu observer, il est assez difficile de marcher sur la voie. Il est plutôt difficile pour les agriculteurs qui veulent utiliser ces lieux de le faire compte tenu des conditions dans lesquelles on les laisse.

J'aimerais maintenant passer à des questions plus productives. Vous avez affirmé que très peu de wagons de producteurs sont chargés sur ces lieux, or d'après ce que j'ai compris — et corrigez-moi si je suis dans l'erreur —, ainsi que M. Goff l'a souligné, il est presque impossible pour un producteur de charger un produit hors-commission sur vos wagons. Toutefois, en fin de compte, tout au moins dans mon coin des Prairies, on produit de plus en plus de céréales hors-commission.

La situation vous permettrait donc d'offrir davantage de services, d'ajouter davantage de wagons et de récolter davantage de profits et, malgré tout, ces agriculteurs viennent me dire qu'ils ne peuvent tout simplement pas faire transporter leurs céréales hors-commission vers des wagons de producteurs.

• (1645)

M. Jean-Jacques Ruest: Nous acceptons de donner suite à toutes les commandes, qu'elles portent sur des céréales réglementées par la commission ou hors-commission, et qu'il s'agisse d'orge ou de blé. Nous fournissons le matériel servant au transport de ces grains.

Le choix de charger des céréales dans un wagon de producteurs dépend davantage de la compagnie céréalière et du producteur, c'est-à-dire de la nature de ce qui est en vente et du site utilisé, mais quoi qu'il en soit, nous transportons certainement tous ces divers produits.

M. Brian Storseth: L'autre chose qui m'a quelque peu irrité, c'est quand vous avez dit à mon collègue que le niveau de service fourni par le CN n'a rien à voir avec la question des zones de chargement des wagons de producteurs. À mon avis, cela est au contraire très pertinent car la plupart des expéditeurs ne peuvent pas se permettre de payer les coûts et les amendes qui leur sont imposés si vos wagons arrivent à temps mais si eux sont en retard. Par ailleurs, ils ne peuvent pas non plus se permettre de payer des gens pour attendre sur place, parfois un jour ou deux, que votre wagon arrive. Le niveau de service que nous avons connu dans les Prairies a été lamentable. L'examen qu'on est en train d'en faire nous permet d'ailleurs d'en avoir une idée plus précise.

Quoi qu'il en soit, pour avoir consulté la déclaration des droits des expéditeurs que nous avons mise en oeuvre il y a deux ans, je peux vous dire qu'il a été très décourageant de parler à de nombreux de ces producteurs qui essaient de vivre de leur métier. Les coûts leur retombent toujours dessus. Comme l'a dit M. Valeriote, c'est un des rares cas où, de ce côté-ci, nous n'aurions rien à redire à la Commission canadienne du blé si elle témoignait devant notre comité, car le niveau de service est tout à fait pertinent au sujet.

Le maintien en service de ces gares n'est pas aussi simple que la gestion d'une station-service, d'un café ou d'un commerce de beignets. Les chemins de fer ne font pas seulement partie de notre patrimoine; ils constituent un système de transport national qui a été privatisé. Justement, de ce côté-ci, nous sommes convaincus du bien-fondé d'une telle privatisation, et pourtant, nous nous demandons si c'est bien ce qu'il fallait faire dans le cas de notre système ferroviaire.

Tout compte fait, j'aimerais obtenir réponse à de nombreuses questions. Ainsi par exemple, j'aimerais qu'on tire au clair les coûts réels que vous affirmez devoir payer. Je tiens d'ailleurs à les obtenir pour toutes les gares que vous avez l'intention de mettre hors service.

Si je parcours cette liste, je doute fort que vous dépensiez 12 000 \$ par année sur certains de ces endroits.

J'aurais aussi une question à vous poser au sujet des 29 gares. Avez-vous en main une carte ou quelque chose afin que nous les voyions, elles qui sont à la source de ce 80 p. 100? Pour ma part, ce que j'ai retenu de votre argumentaire, c'est qu'à la longue, vous allez tenter de maintenir en service seulement ces 29 gares les plus rentables. Toutefois, pourquoi n'utiliserez-vous pas le même argument pour mettre fin aux activités de toute les autres?

M. Jean-Jacques Ruest: Non, nous n'avons pas l'intention de réduire nos activités pour les limiter à ces seules 29 gares, dont je n'ai d'ailleurs pas de carte. Cela dit, à mon avis, la Commission canadienne du blé a les mêmes statistiques que nous sur les zones de chargement de ces wagons, les 8 200 que remorque le CN.

Nous n'avons nullement l'intention de nous retirer du chargement des wagons de producteurs. Cette activité est d'ailleurs en croissance, avec des fluctuations, mais de façon plus marquée dernièrement et avec la possibilité d'une augmentation encore plus forte dans l'avenir. Il n'en demeure pas moins que cette croissance se manifeste dans certaines gares. Les producteurs, probablement pour des considérations liées aux coûts de transport ou pour d'autres raisons, choisissent certains endroits qui sont peut-être bien équipés et assez rapprochés d'eux. C'est par choix qu'ils privilégient ces gares, et c'est pour cela que les autres restent en plan.

M. Brian Storseth: Eh bien, je peux vous dire que si vous obtenez ce que vous voulez, vous ne connaîtrez pas la moindre croissance en Alberta car vous y aurez fermé à peu près toutes les gares du nord-est et du centre-nord.

Le président: Monsieur Storseth, votre temps de parole est écoulé. Je vous remercie.

Monsieur Bellavance, la parole est à vous pour cinq minutes.

[Français]

M. André Bellavance: Je reviens au CN.

Il y a donc 13 sites qui pourraient peut-être rester ouverts. Une décision finale a-t-elle été prise?

M. Sean Finn: On va donner l'avis le 1^{er} novembre pour que les 53 sites aient le même échéancier. Cela dit, il faut comprendre qu'aujourd'hui, 40 des 53 sites ne peuvent plus rester ouverts parce qu'on ne peut plus faire de commande pour un wagon. Toutefois, les aiguillages sont encore là et seront là le 31 décembre. Ils seront probablement là le 15 janvier, et il est fort probable qu'ils passent l'hiver là. L'enjeu est le suivant: on veut inciter les gens qui n'ont pas utilisé les 53 sites depuis deux ou trois ans à venir s'asseoir et à nous dire s'ils sont peut-être intéressés à ce que le site soit maintenu dans les 13 cas ou que les 40 autres soient remis sur la liste. On voudrait qu'ils nous entretiennent d'un plan d'affaires pour qu'on puisse fournir des wagons à cet endroit pendant un ou deux ans.

Je vais être très clair: aujourd'hui, on ne peut pas commander de wagons, mais l'infrastructure, l'aiguillage et les rails sont encore là. On n'arrêtera pas avant le 31 décembre. Si quelqu'un, au cours des prochaines semaines, ou même le 15 décembre, nous présente un plan d'affaires pour charger 22 wagons au cours de l'an prochain, on s'assoira de bonne foi et on négociera une entente pour faire en sorte de charger les 22 wagons.

•(1650)

M. André Bellavance: La décision que vous prenez doit évidemment être basée sur une étude exhaustive de tous les sites que vous avez. À un moment donné, vous prenez une décision et vous en fermez 53. Vous avez seulement un avis de 60 jours à faire, vous informez le ministère des Transports, il n'a même pas à vous dire s'il est favorable ou non à cette décision. Je sens que c'est après, quand il y a de la pression, non seulement de la pression des utilisateurs mais de la pression politique, que vous vous dites ouverts pour négocier et étudier un plan d'affaires. J'ai l'impression que c'est seulement parce qu'une sonnette d'alarme vient de sonner.

M. Sean Finn: Monsieur Bellavance, on...

M. André Bellavance: Avez-vous un plan défini pour ce qui s'en vient? Il y a ces 53 sites dont on parle, mais y en a-t-il d'autres que vous avez l'intention de fermer?

M. Sean Finn: Ces 53 sites sont identifiés comme des sites qui n'ont pas été utilisés. Dans ce cas-ci, 42 ne l'ont pas été depuis plus de deux ans, et 39 depuis trois ans. Ce n'est pas d'aujourd'hui. L'un des critères est l'utilisation du site. Est-ce que des gens commandent des wagons de ce site?

De plus, je le répète, vous allez bien apprécier, venant du Québec, que... Vous savez sans doute qu'à Montmagny, on a eu un déraillement l'an dernier qui a été causé par un aiguillage qui avait été entretenu, mais qui a malheureusement brisé. Ce qui nous importe, s'il n'y a pas de service et que personne ne commande des wagons de ce site, est de savoir si l'aiguillage doit être maintenu. C'est notre façon de gérer nos risques. Je veux être très clair: dans ces 53 sites, on a fait le travail et on a émis un avis dans les journaux, mais on a aussi parlé aux communautés. On leur a dit que ces sites n'étaient pas utilisés, et on leur a demandé si elles connaissaient des gens qui seraient prêts à charger des wagons. On a eu une réponse négative. On a décidé d'attendre 60 ou 90 jours au cas où des gens seraient intéressés.

Je le répète, si demain matin quelqu'un entreprend des discussions de bonne foi avec nous pour ces sites, on va s'asseoir, on va négocier et on n'enlèvera pas l'aiguillage le 1^{er} janvier si on est en cours de discussion avec ces gens. On regarde continuellement nos sites pour s'assurer qu'ils sont rentables, mais également qu'ils sont sécuritaires. Les cheminots, qui connaissent cela, savent que quand est maintenu un aiguillage d'une ligne principale qui n'est pas utilisé depuis deux ans, c'est un risque. On doit gérer ce risque pour qu'un wagon ne déraile pas. Vous comprendrez que si l'on ne se sert pas d'un aiguillage depuis deux ans et qu'un train de marchandise de 100 wagons déraile, cela peut coûter des millions de dollars. De plus, les risques pour l'environnement et pour les communautés où cela déraile ne sont pas drôles.

M. André Bellavance: La question que je me pose et que je vous pose est la suivante. Si vous avez un plan défini de l'utilisation que vous voulez faire des postes de transbordement, comment se fait-il que les discussions avec les communautés ne se fassent pas avant d'en arriver à cette décision qui semble les prendre par surprise?

Ce sont les témoignages qu'on a reçus. Les gens viennent nous dire qu'ils se font « bulldozer », qu'ils se font dire que c'est fini, que c'est terminé, qu'on ne pourra plus utiliser ces centres. C'est là qu'ils font des pressions pour essayer de faire changer la situation. En tant que fournisseur de services, pouvez-vous me dire pourquoi vous n'avez pas ces discussions avec les communautés et les utilisateurs à plus long terme?

M. Sean Finn: Je répète que ce n'est pas l'influence ou la pression politique. On a donné les avis et on a parlé aux communautés, et

après les 45 ou 60 jours, personne n'avait communiqué avec nous pour dire qu'il y avait un problème et qu'on n'était pas d'accord avec nous.

On peut débattre pour savoir si l'avis est un bon outil ou non. Les gens qui ont fait la démarche travaillent pour moi au CN. On m'a dit qu'on a communiqué avec les communautés, mais on aurait sans doute pu faire un meilleur travail. On peut toujours faire mieux, et je peux peut-être m'engager aujourd'hui à avoir une meilleure communication avec ces gens-là.

Cela dit, ce site était sans wagon depuis deux ans. On a appelé le maire et on lui a dit vouloir fermer le site, et le maire nous a demandé ce qu'on voulait qu'il fasse. On lui a expliqué que si on trouvait quelqu'un qui commandait des wagons, on pourrait garder ce site ouvert. Or le maire a répondu qu'il ne connaissait personne et qu'il n'y avait rien pour nous.

Écoutez, si M. Goff nous dit que des gens ont offert d'en discuter, je vais faire un suivi pour savoir qui sont ces gens, je peux le garantir. On va s'asseoir. Notre affaire, c'est le transport de la marchandise. Notre affaire n'est pas de fermer des sites, mais il nous faut de la marchandise à transporter. Sinon, on doit maintenir les sites, et cela devient une question de gestion de risque de sécurité pour notre exploitation ferroviaire.

M. André Bellavance: Monsieur Goff, est-ce que...

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Bellavance, votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Richards, la parole est à vous pour cinq minutes.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence parmi nous aujourd'hui.

J'aimerais d'abord faire quelques remarques au sujet des propos tenus par la Commission canadienne du blé car ils me paraissent très intéressants. Ce n'est pas que je ne lui suis pas reconnaissant de son appui sur la question qui nous occupe. Toutefois, j'ai été quelque peu étonné de l'entendre parler de mettre de l'argent dans les poches des agriculteurs en créant de la concurrence. J'ai aussi été surpris qu'elle parle de transparence et de l'obligation de faire preuve de transparence, des choix disponibles et de l'accès à ces derniers, et enfin, de l'importance pour les producteurs de pouvoir expédier leurs céréales par wagon de producteur en reconnaissant que c'est un mécanisme important à leur disposition.

Étant donné les antécédents de la commission pour ce qui est de permettre aux agriculteurs de vendre leur propre grain, ces propos me paraissent particulièrement hypocrites. Lorsque j'entends parler de transparence, d'accès à des choix, d'un encouragement à la concurrence et de la possibilité pour les agriculteurs de faire leur propre choix, je tiens donc à dire à la commission que ce qui est bon pour l'un est bon pour l'autre, et qu'elle garde cela bien à l'esprit.

Cela étant dit, aujourd'hui, nous partageons le même avis sur le sujet qui nous réunit et je vous suis donc reconnaissant de votre appui. J'aimerais maintenant soulever quelques points importants que vous avez vous-mêmes soulignés. J'aimerais adresser mes remarques aux représentants des chemins de fer et entendre leur réaction sur le sujet.

J'aimerais centrer mes observations sur les témoignages de la Commission canadienne du blé.

En premier lieu, on parle de la radiation de certaines gares de la liste des points de service et du fait que cela se fera sans qu'on donne l'assurance aux producteurs que les tarifs-marchandises refléteront la baisse des coûts structurels. Il y a donc mise hors service de certains points du réseau sans qu'on donne l'assurance à l'expéditeur qu'il profitera de la réduction des coûts.

Aussi, selon une étude réalisée en 2007 par le spécialiste des questions ferroviaires, M. John Edsforth, les compagnies ferroviaires imposaient des tarifs exorbitants aux producteurs à hauteur de 100 millions de dollars par année. J'aimerais savoir ce que vous pensez de cela.

● (1655)

M. Jean-Jacques Ruest: Au sujet des prix, nous les fixons tous les ans selon le plafond céréalier. C'est ce que nous suivons. Chaque année, nous alignons le prix sur cette formule. Elle a d'ailleurs été revue deux fois au cours des 30 derniers mois. Étant donné la baisse des coûts cette année, en moyenne, les tarifs sont maintenant de 7 p. 100 inférieurs à ceux de l'année passée. De plus, lors du débat portant sur le maintien des wagons-trémies, il y a également eu une diminution de 7 p. 100, ce qui s'est traduit au CN par quelque 30 millions de dollars.

La fixation des prix du transport des marchandises céréalières est réglementée et s'aligne sur le plafond des recettes. Chaque année, nous déposons un rapport sur toutes nos activités liées au transport — le nombre de tonnes, le nombre de milles — et si nous dépassons le plafond d'un montant quelconque, nous payons une amende.

M. Blake Richards: J'aimerais aussi que vous nous parliez des mises hors service de certaines gares. Vous avez affirmé qu'il s'agit de mesures de diminution des coûts. Cependant, les agriculteurs bénéficieront-ils de ces baisses?

M. Jean-Jacques Ruest: Le plafond des recettes ne correspond pas à une formule de coûts; il s'agit plutôt d'une formule de recettes. Ainsi que nous l'avons fait valoir dans notre argumentaire lors du débat sur le maintien des wagons-trémies, à notre avis, le transport des céréales s'effectue à des tarifs-marchandises très raisonnables au Canada.

En raison de ces tarifs-marchandises et des deux récentes baisses de prix, cette activité est la moins rentable de toutes celles de notre entreprise. Par rapport aux coûts, ces tarifs demeurent toutefois très concurrentiels, à tel point que nous voulons nous assurer que les tarifs céréaliers seront durables afin que nous puissions réinvestir. Il faut aussi que nous gardions cela à l'esprit.

M. Blake Richards: Si vous permettez, j'aimerais maintenant passer à un autre sujet...

M. Jean-Jacques Ruest: Les tarifs-marchandises ne se fondent pas sur les coûts, mais sur le plafond des recettes. Ce dernier tient compte du nombre de tonnes expédiées et du nombre de milles parcourus et il a déjà été réduit par deux fois. Je le répète, cette activité est la moins rentable des entreprises de chemin de fer canadiennes à l'heure actuelle.

M. Blake Richards: Si vous permettez, je vais passer à un autre sujet, celui de la consultation. Je crois que nous tous ici présents reconnaissons le besoin d'en tenir. À ce sujet, la Commission canadienne du blé a fait valoir un argument au sujet des préavis que j'approuve pleinement. Je sais fort bien que bon nombre de producteurs tiennent à cette option. Ils veulent avoir ce choix afin

de décider eux-mêmes de la manière dont ils vont expédier leur produit et le vendre.

En l'occurrence, il est question d'expédition et du fait que l'on consulte moins les producteurs céréaliers que ceux vivant en région urbaine lorsqu'on envisage l'élimination d'une voie d'évitement dans leurs alentours. Dans ce dernier cas, la compagnie doit donner un préavis de 12 mois avant la mise hors service. J'aimerais donc savoir ce que vous en pensez et si vous êtes d'accord avec ce genre de changement. Pour ma part, j'aimerais qu'on consulte davantage les producteurs lorsqu'on change ainsi la donne. Ils ne se servent pas forcément du service très souvent, mais ils ont certainement besoin de pouvoir compter sur lui. Il importe donc beaucoup qu'on les consulte à propos de ce genre de choses avant de prendre une décision.

● (1700)

M. Sean Finn: Nous pouvons certainement faire mieux en ce qui a trait à la consultation. J'en suis sûr. Ainsi par exemple, il y a 13 sites de chargement à inscrire sur la liste. Nous avons cependant décidé de ne pas publier l'annonce s'y rapportant dans un journal hebdomadaire quelconque, mais plutôt dans un des grands journaux nationaux afin que les gens soient mis au courant. Voilà pour la première question.

Je suis en mesure de vous dire que j'ai moi-même veillé à ce qu'il y ait consultation après que l'annonce aura parue. Aussi, mes collègues et moi-même insistons encore pour savoir ce qui se passe. Je ne vais pas parler des retards car cette question relève des dispositions de la loi en vigueur. Nous ne nous contentons pas de faire paraître un avis dans le journal ni d'espérer que personne ne va nous donner de coup de fil. Nous sommes sortis de chez nous et avons cherché à éveiller l'attention des gens. Avons-nous fait de l'excellent travail? Probablement pas. Pouvons-nous faire mieux? Certainement. Allons-nous le faire? Oui, je m'y engage dès aujourd'hui.

Vous parlez de lignes d'embranchement qui n'ont pas été utilisées depuis deux ou trois ans. Et les 60 jours... À ce sujet, je n'ignore pas qu'à certains moments de la saison, la partie est difficile pour les céréaliers de l'Ouest. Par conséquent, nous veillerons encore à entrer en contact avec les collectivités visées lorsque nous enverrons ces préavis. S'il le faut, nous tiendrons aussi des réunions avec les populations locales, leur demanderons ce qui se passe et ce qu'elles veulent faire chez elles. En fin de compte, il y a deux choses que nous devons prendre en compte. En premier lieu, il faut veiller à ce que les voies d'embranchement soient utilisées. Deuxièmement, il faut atténuer le risque, le gérer de manière que si l'on n'utilise pas le dispositif d'aiguillage depuis deux ans, au moins qu'on ne cesse pas de l'entretenir. Nous ne tenons pas à ce qu'un malheureux accident se produise à cause d'un aiguillage non utilisé et mal entretenu.

Le président: Je remercie vivement nos témoins.

L'hon. Wayne Easter: Monsieur le président, j'aimerais que Mme Burr me donne une précision. J'ai discuté avec M. Hoback et M. Storseth de la question que j'avais posée tout à l'heure sur le rendement du capital. Ils sont d'accord avec moi. Le vice-président de CN Rail a indiqué, au comité des transports, qu'ils s'étaient garantis 20 p. 100 des coûts du chemin de fer.

Madame Burr, dites-moi, en vertu du plafond des recettes, les chemins de fer sont-ils garantis de recevoir un rendement du capital investi? Comment cela fonctionne-t-il? M. Ruest et moi-même divergeons d'opinion à ce sujet. Est-ce que les chemins de fer sont garantis de recevoir un rendement du capital investi en vertu du plafond des recettes?

Mme Kristine Burr: Monsieur le président, même si je n'étais pas présente lors de cette discussion, nous tenterons de répondre néanmoins à la question. Je vais demander à M. Doran d'intervenir.

M. John Doran (conseiller en politiques, Transports Canada, Office des transports du Canada): Monsieur Easter, comme vous le savez, le plafond des recettes est un système basé sur les recettes et non pas sur les coûts. Les recettes proviennent de l'examen des coûts de 1992. Elles ont ensuite été réduites de 18 p. 100, et cela était enchâssé dans la loi à titre de base pour le plafond des recettes.

Chaque année, ce chiffre est ensuite rajusté en fonction de l'inflation, ce qui permet notamment de couvrir le prix des produits et du combustible. Ces facteurs sont calculés dans la formule qui permet d'arriver à un plafond des recettes. Donc, est-ce que ce plafond des recettes garantit un niveau de rentabilité? Oui. Est-il fixé par le gouvernement? Non, car cela dépend de la longueur moyenne du trajet et du tonnage qui est déplacé. On obtient ce chiffre grâce à la formule qui se trouve dans la loi.

L'hon. Wayne Easter: Dans la formule initiale, le rendement sur le capital investi était garanti être de 20 p. 100.

M. John Doran: On s'était mis d'accord sur ce taux.

L'hon. Wayne Easter: Puisqu'on utilise ce facteur de deux sixièmes, la formule permet quand même dans une certaine mesure de garantir un rendement sur le capital tout en tenant compte de l'inflation. Est-ce exact? De ce point de vue-là, il s'agit du capital. Les gens obtiennent un rendement qu'ils les utilisent ou non. Telle est la situation.

Le président: Laissons le soin aux témoins de terminer leurs observations.

Avez-vous quelque chose à ajouter?

J'aimerais remercier nos témoins d'être venus. Comme vous le voyez, il s'agit d'un sujet très litigieux, non seulement pour les producteurs dans l'Ouest du Canada, mais aussi pour les membres du comité.

MM. Hoback et Storseth ont fait plusieurs demandes d'information aujourd'hui. M. Easter en a fait une également. J'espère que vous enverrez ces réponses à la greffière.

Merci de nouveau d'être venus. Nous allons maintenant passer aux affaires du comité.

Monsieur Lemieux.

• (1705)

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

En ce qui concerne les affaires du comité, M. Atamanenko a demandé au comité de bien vouloir lui permettre d'échanger ses deux motions. Le comité est saisi de plusieurs motions. La première motion de M. Atamanenko traite du programme d'Agri-flexibilité. La deuxième porte sur la gestion de l'offre. Il a demandé si nous lui permettrions d'échanger ces deux motions afin de pouvoir examiner d'abord la motion portant sur la gestion de l'offre, étant donné qu'elle tombe à point avec les discussions en cours de l'OMC.

Il a demandé d'obtenir le consentement unanime pour le faire. Nous appuyons la proposition effectuée par M. Atamanenko à la dernière réunion, et nous souhaitons qu'il puisse échanger l'ordre de priorité de ces deux motions afin que nous puissions délibérer de la gestion de l'offre.

Le président: Ai-je le consentement unanime pour le faire?

Des voix: Oui.

Le président: Souhaitez-vous intervenir, André?

M. Pierre Lemieux: Je pense qu'Alex devrait d'abord intervenir au sujet de la motion.

Le président: Est-ce nécessaire d'ajouter quelque chose si nous avons le consentement unanime?

Invoquez-vous le Règlement, André?

[Français]

M. André Bellavance: Non, ce n'est pas sur le même point, mais comme on vient juste d'accepter de changer la motion de M. Atamanenko, je voulais demander le consentement unanime pour que ma motion soit discutée avant ou tout de suite après celle d'Alex.

Si on termine à 17 h 30 sans avoir discuté de ma motion, ce sera un problème. En effet, l'invitation dont je parle dans ma motion est pour mardi prochain, et mardi prochain, c'est la prochaine réunion du comité. On aura beau discuter de ma motion mardi prochain, c'est clair qu'on ne pourra pas inviter ce monsieur à comparaître par vidéoconférence mardi prochain. Ça ne marchera pas.

C'est une question de temps. C'est ça, mon problème.

[Traduction]

Le président: Je crois que vous aurez la chance de le faire, monsieur Bellavance. Occupons-nous donc d'abord de cette motion. Nous la proposerons, et vous pourrez ensuite demander de proposer la vôtre.

Monsieur Atamanenko, souhaitez-vous proposer votre motion?

Oui.

[Français]

M. André Bellavance: Est-ce que j'ai le consentement unanime pour qu'on discute de ma motion tout de suite après celle d'Alex?

[Traduction]

Le président: Monsieur Bellavance, nous avons ici une question à aborder. Allons-y. Nous avons le consentement unanime. Nous devrions terminer l'examen de cette question, et vous pouvez soulever...

[Français]

M. André Bellavance: Rappelez-vous ma question quand on aura fini de discuter.

[Traduction]

Le président: Vous pouvez alors soulever la question et nous allons l'examiner.

Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko: Je serai très bref.

J'aimerais remercier Pierre d'avoir proposé cette motion et de s'être entretenu avec moi en vue de la modifier. Cependant, j'aimerais proposer ma motion initiale, et je vais vous expliquer pourquoi.

La motion se lit comme suit:

Que le comité recommande au gouvernement de donner instruction dans les plus brefs délais au négociateur canadien de faire savoir par les voies appropriées à l'Organisation mondiale du commerce que les dispositions minant ou affaiblissant les entreprises commerciales du Canada et ses systèmes de gestion de l'offre doivent être soustraites de l'accord de DOHA et qu'il soit fait rapport de cette recommandation à la Chambre.

Je vais lire un petit paragraphe que j'ai reçu de Ron Davidson, agent-chef de liaison des relations gouvernementales à la Commission canadienne du blé. Il y est question des entreprises commerciales du Canada, et je vais vous indiquer comment cela s'applique à la gestion de l'offre:

... les paragraphes qui suivent expliquent en détail les raisons pour lesquelles il est essentiel que le gouvernement du Canada prenne l'initiative et fasse preuve de leadership pour présenter et défendre devant l'OMC la position qu'il a publiquement adoptée afin que les décisions relatives à la façon dont les produits agricoles canadiens sont commercialisés doivent être prises au Canada, non pas par d'autres pays.

Je sais que nous avons l'appui du ministre à cet égard car il a dit ce qui suit:

Il est essentiel ici d'agir sans retard, et à moins que de telles mesures soient prises de façon opportune aux niveaux les plus supérieurs, le droit des agriculteurs canadiens de choisir comment leurs produits sont commercialisés pourrait en fait être accordé, par défaut, à l'initiative unilatérale de l'ancien président néo-zélandais du groupe de négociation de l'agriculture qui a préparé une ébauche dans laquelle il vise uniquement la Commission canadienne du blé alors qu'il exempte l'entreprise commerciale qui fait l'exportation du kiwi de son propre pays.

J'aimerais ajouter qu'il s'agit là d'un Néo-Zélandais et que la Nouvelle-Zélande a déclaré publiquement qu'elle voulait que nous laissions tomber notre gestion de l'offre. C'est très important. Cela a quelque chose à voir avec la façon dont on supprime les parenthèses de façon à ce que ce ne soit tout simplement pas négociable.

Ensuite, on peut continuer à examiner toutes les autres questions que Pierre a mentionnées — comme les subventions à l'exportation et tout cela. C'est crucial et opportun. Cela ne peut pas faire de tort à nos négociations si nous éliminons cela. C'est pour cette raison que je veux laisser la motion telle qu'elle.

● (1710)

Le président: Merci.

À ma connaissance, aucun amendement n'a été proposé.

Monsieur Lemieux.

M. Pierre Lemieux: Merci, monsieur le président.

Je pense que M. Atamanenko faisait tout simplement allusion à un entretien que nous avons eu lui et moi l'autre jour au sujet d'un amendement.

Tout d'abord, la gestion de l'offre est extrêmement importante pour les Canadiens, et je pense aussi pour les membres de notre comité. La gestion de l'offre a créé des emplois, la prospérité pour les Canadiens depuis les 40 dernières années, et elle continue de créer la prospérité dans nos collectivités rurales et dans nos centres urbains. Dans ma circonscription de Glengarry—Prescott—Russell, il y a certainement beaucoup de gestion de l'offre.

Cela aide non seulement les dizaines de milliers d'agriculteurs canadiens et leurs familles, mais aussi les fournisseurs, les transformateurs, l'industrie de l'alimentation, les transporteurs, essentiellement tous les intervenants dans la chaîne des valeurs, depuis la ferme jusque dans l'assiette du consommateur — et comme je le disais, je peux certainement donner des exemples de gestion de l'offre dans ma propre circonscription.

On retrouve la gestion de l'offre dans cinq industries, mais je voudrais tout simplement souligner le cas de l'industrie laitière. Il s'agit là d'un important moteur de l'économie. Ce secteur génère cinq milliards de dollars de recettes à la ferme, 60 000 emplois pour les Canadiens et des ventes qui se chiffrent à 13 milliards de dollars. Ce secteur assure aux consommateurs un approvisionnement constant de produits sûrs et de grande qualité. Il permet d'offrir aux consommateurs une bonne valeur et aux agriculteurs un rendement

décent sur leur investissement. Lorsque notre gouvernement appuie le secteur laitier, nous appuyons la gestion de l'offre; et à l'inverse, lorsque nous appuyons la gestion de l'offre, nous appuyons notre industrie laitière.

Nos producteurs comprennent certainement ce message, et je veux être bien clair ici: notre gouvernement conservateur a toujours fermement appuyé la gestion de l'offre. Nous avons toujours appuyé la gestion de l'offre à partir du premier jour, et nous obtenons ce que je considère comme étant des résultats réels, concrets.

Par exemple, je pense que mon collègue M. Atamanenko et mes autres collègues se souviendront que nous sommes intervenus en vertu de l'article XXVIII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce visant à limiter les importations de concentrés de protéines de lait assujetties à des faibles droits en établissant un nouveau taux tarifaire. Cela a été très avantageux pour les exploitants de ferme laitière.

À l'Organisation mondiale du commerce, nous continuons de promouvoir les intérêts des exportateurs et des producteurs et de défendre fermement les intérêts qui sont importants pour les industries assujetties à la gestion de l'offre.

Par ailleurs, notre gouvernement s'est engagé à mettre en oeuvre la sauvegarde agricole spéciale de l'OMC pour les produits assujettis à la gestion de l'offre. Donc, à l'échelle internationale, nous nous prononçons en faveur de la gestion de l'offre.

La sauvegarde agricole spéciale de l'OMC permet aux pays membres de l'OMC d'aider les industries vulnérables en imposant des surtaxes temporaires en réponse à une augmentation soudaine des importations de quotas ou à des réductions importantes des prix des importations de quotas. Donc, ces sauvegardes spéciales constituent un outil que plusieurs partenaires commerciaux, notamment l'Union européenne, les États-Unis et le Japon, ont utilisé régulièrement, et les industries assujetties à la gestion de l'offre demandent au gouvernement de s'assurer que le Canada est bien placé pour exercer ce droit en vertu de l'OMC.

Nous défendons par ailleurs la gestion de l'offre, notamment les intérêts du secteur laitier, lors des négociations agricoles à l'OMC, et le Canada a été très clair au sujet de sa disposition à Genève.

Notre gouvernement appuie la gestion de l'offre, et nous adoptons une position ferme à la table de négociations sur les intérêts qui sont importants pour nos industries qui sont assujetties à la gestion de l'offre.

J'ai des lettres du ministre de l'Agriculture, l'honorable Gerry Ritz, adressées à son Excellence Crawford Falconer, l'ambassadeur de la Nouvelle-Zélande à l'OMC et le président des négociations agricoles de l'OMC, et je vais déposer ces lettres auprès de la greffière tout de suite après mon exposé. J'aimerais cependant vous lire ce que notre ministre et notre gouvernement ont dit dans ces lettres.

Permettez-moi de citer brièvement ce qu'il a dit:

Comme vous le savez, le Canada a un système de gestion de l'offre pour certains produits (produits laitiers, volaille, oeufs). Ce système a très bien fonctionné pour ces producteurs et ces derniers et le gouvernement du Canada sont absolument résolus à le maintenir.

L'approche que vous adoptez dans votre ébauche à l'égard des produits vulnérables n'est absolument pas acceptable pour le Canada...

Le ministre poursuit en disant:

... en ce qui concerne la question du traitement, vous connaissez notre opposition de longue date aux réductions tarifaires ou à l'expansion des contingents tarifaires pour les produits vulnérables. Je tiens à réitérer l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de cette position. Nous continuons de nous opposer fermement à l'approche du traitement [dans votre aperçu].

Et dans une autre lettre adressée à l'ambassadeur, M. Ritz écrit:

Le Canada a une position très ferme en ce qui concerne les négociations relatives aux produits vulnérables. Cette position est ancrée dans l'appui très ferme du gouvernement du Canada à l'égard de son système de gestion de l'offre. Le Canada continue de s'opposer fermement à toute réduction tarifaire ou à toute extension des contingents tarifaires aux produits vulnérables. Cela représente un élément fondamental de la position de négociations du Canada.

● (1715)

Comme vous pouvez le constater, le ministre s'est prononcé très fermement pour appuyer notre système de gestion de l'offre, et il l'a fait de façon officielle dans deux lettres qu'il a écrites pour appuyer la gestion de l'offre.

Notre gouvernement s'efforce également d'éliminer les obstacles commerciaux à la frontière. L'industrie laitière canadienne a marqué un point important lorsque la règle n° 2 est entrée en vigueur et a réouvert le marché américain aux bovins plus âgés et aux animaux reproducteurs. C'était une bonne nouvelle pour les exploitants de ferme laitière.

Cette bonne nouvelle s'appuie sur tout l'excellent travail effectué par les groupes de producteurs et les gouvernements, et ce bon travail s'étend bien au-delà de nos voisins les plus proches. Par exemple, le Mexique a recommencé à importer les génisses laitières de remplacement canadiennes et les bovins reproducteurs. Ce commerce ne se faisait plus depuis 2003.

L'hon. Wayne Easter: Cela va durer combien de temps? On sait tous que c'est un discours politique visant la publication.

Le président: M. Lemieux a la parole, monsieur Easter, et il intervient au sujet de la motion.

M. Pierre Lemieux: Merci, monsieur le président.

Le Mexique a également accepté d'inclure des animaux plus vieux pour l'exportation, et il a entre-temps éliminé les restrictions temporaires qui s'appliquent aux importations d'animaux reproducteurs en provenance de l'Alberta. Nous poursuivons nos efforts pour résoudre les problèmes qui restent, rétablir le plein accès pour le bovin et tirer partie des occasions de marché pour d'autres produits. De plus, nous défendons fermement les éleveurs canadiens sur la question de l'étiquetage du produit d'origine, ou COOL. Au début de décembre, nous avons entamé des consultations officielles avec les États-Unis et l'Organe de règlement des différends de l'OMC, ce qui illustre encore plus notre détermination à défendre les producteurs canadiens. Et nous avons récemment annoncé que le Canada passait à l'étape suivante dans sa remise en question du COOL, en lançant un groupe spécial de l'OMC.

Monsieur le président, le premier ministre et le gouvernement ont été très clairs avec les Américains: en l'absence d'une solution au problème, nous le soumettrions à l'OMC. La contestation de cette pratique commerciale illustre de façon éclatante combien ce gouvernement tient à protéger nos producteurs et leurs intérêts. C'est pour cela que nous n'avons épargné aucun effort pour lutter contre le COOL aux États-Unis. Le COOL menaçait notre secteur agricole, notamment nos éleveurs de bovins et de porcs, ainsi que la transformation de la viande. Il risquait de créer de la paperasserie et des coûts inutiles dans un système hautement intégré qui, l'an dernier, a facilité près de quatre milliards de dollars de ventes d'animaux d'élevage, de boeuf et de porc aux États-Unis.

Le travail acharné du Canada l'an dernier s'est traduit par un résultat positif pour les producteurs canadiens, et les producteurs sont de notre bord, monsieur le président. Laissez-moi citer Brad Wildeman, de la Canadian Cattlemen's Association: « Les répercussions négatives » de la Loi sur l'étiquetage du produit d'origine

« vont aller en grandissant », si bien que nous sommes heureux que le gouvernement ait « demandé la création d'un groupe spécial de l'OMC ». Jurgen Preugschas, du Conseil canadien du porc, déclare quant à lui: « Notre gouvernement mesure les répercussions du COOL sur les producteurs et va continuer à travailler de concert avec le secteur de l'élevage pour défendre nos droits commerciaux devant l'OMC ».

Et nos producteurs ne sont pas les seuls à agir ainsi. Nos partenaires provinciaux et territoriaux en font autant. Ainsi, Bob Bjornerud, ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan, affirme: « Ces mesures manifestement protectionnistes imposent un fardeau indu aux éleveurs canadiens » et « nous sommes heureux que le gouvernement fédéral ait été demandé à l'OMC de remédier à la situation ».

En fait, monsieur le président, nous avons bien l'intention de continuer à défendre nos producteurs chaque fois qu'ils risquent de perdre leur accès à un marché quel que part.

D'un point de vue national, les exemples du soutien de ce gouvernement pour le secteur laitier et pour la gestion de l'offre sont nombreux, à commencer par nos mesures pour clarifier et harmoniser les normes de composition du fromage. Elles assurent au consommateur canadien les produits de haute qualité qu'il attend. La Cour fédérale a récemment pris notre partie dans un jugement selon lequel la protection de la gestion de l'offre par le biais de normes de composition du fromage est constitutionnelle et approuvée.

Bref, ce gouvernement soutient notre secteur laitier par ses actions tant au Canada que sur la scène internationale. Il appuie aussi la gestion de l'offre. Il appuie les efforts des producteurs pour faire ce qu'ils ont toujours fait: assurer des produits sains, salubres et nutritifs pour tous.

Vous n'êtes pas obligés de me croire sur parole. Croyez-en plutôt les producteurs de produits laitiers, de poulet, de dinde et d'oeufs, qui défendent, mieux que tout autre peut-être, ce que nous avons fait pour la gestion de l'offre. Jacques Laforge, président des Producteurs laitiers du Canada, indique: « Ces deux dernières années, le gouvernement canadien a montré à plusieurs reprises qu'il tenait à appuyer » les accords commerciaux portant sur l'agriculture et qu'il maintiendrait la gestion de l'offre.

Gyslain Loyer, président de l'Office canadienne de commercialisation des oeufs d'incubation de poulet à chair, déclare: « Nous trouvons encourageante la ferme détermination du gouvernement à défendre sa position et à obtenir des résultats pour les producteurs de produits laitiers, de volaille et d'oeufs... »

Selon Laurent Souigny, président des Producteurs d'oeufs du Canada, « le gouvernement s'est engagé à ne pas compromettre les solides fondements de l'économie agricole canadienne, y compris la gestion de l'offre... »

Monsieur le président, je tiens à souligner ce qui suit pour les Canadiens et les Canadiennes, nos agriculteurs, nos producteurs et les personnes présentes à cette réunion de comité: il est manifeste que notre gouvernement appuie la gestion de l'offre.

Je regrette que le libellé de la motion de M. Atamanenko ne reflète pas notre plein appui à la gestion de l'offre. La gestion nous demande simplement de changer un libellé à l'OMC, c'est tout. Or, nous savons tous que ce n'est pas ainsi qu'il faut procéder. Il faut être proactif dans notre soutien à la gestion de l'offre. Si le comité le souhaite, nous devrions envoyer un message incontrovertible au négociateur, au lieu de nous attacher à ce petit libellé. Il conviendrait que le comité lui fournisse des lignes directrices claires. Nous ne pouvons pas nous pointer et demander à ce que le libellé soit changé, puis, si cela ne se fait pas, passer à autre chose. Je dirais que les députés d'en face prennent à la légère la question de la gestion de l'offre et que, de plus, ils devraient reconnaître le soutien que nous apportons aux industries d'exportation, dont celles du boeuf et du porc, que j'ai évoquées plus tôt, ainsi que les mesures positives que nous prenons, par le biais du processus devant l'OMC.

• (1720)

C'est pourquoi, monsieur le président, je propose un amendement à la motion de M. Atamanenko. J'en ai discuté hier avec certains membres de l'opposition, dont l'auteur de la motion, bien sûr. Je vais suggérer un amendement, monsieur le président, qui, selon moi, formule mieux le message que veut transmettre le comité à notre négociateur, quant à notre soutien à la gestion de l'offre, mais aussi à nos autres producteurs. Nous voulons appuyer tous les producteurs, quelles que soient leurs spécialités.

Le président: Entendu.

Voulez-vous lire l'amendement?

M. Pierre Lemieux: Oui, je vais le lire, monsieur le président.

Je propose que la motion de M. Atamanenko soit amendée en supprimant tous les mots après « faire savoir » et en les remplaçant par ce qui suit:

... à l'Organisation mondiale du commerce que le Canada continuera d'appuyer fermement les secteurs soumis à la gestion de l'offre, que toutes les décisions concernant l'avenir de ses entreprises commerciales d'État seront prises au pays, et qu'il maintiendra ses pressions en vue d'ouvrir des débouchés pour ses exportateurs de produits agricoles en prônant la suppression des subventions à l'exportation et des obstacles au commerce.

Pour récapituler, si vous le permettez, monsieur le président, voici ce que serait le libellé de la motion telle qu'amendée:

Que le Comité recommande au gouvernement de donner instruction dans les plus brefs délais au négociateur canadien de faire savoir à l'Organisation mondiale du commerce que le Canada continuera d'appuyer fermement les secteurs soumis à la gestion de l'offre, que toutes les décisions concernant l'avenir de ses entreprises commerciales d'État seront prises au pays, et qu'il maintiendra ses pressions en vue d'ouvrir des débouchés pour ses exportateurs de produits agricoles en prônant la suppression des subventions à l'exportation et des obstacles au commerce.

Je vous remercie de votre attention, monsieur le président, ainsi que mes collègues. Je crois que l'amendement reflète mieux le soutien que tous les membres du comité veulent apporter à tous nos producteurs. Oui, nous appuyons tous la gestion de l'offre. C'est sûr. Comme je l'ai dit dans ma circonscription, la gestion de l'offre est très forte. Mais mon amendement va de l'avant et exprime notre soutien aux autres producteurs.

Merci, monsieur le président.

Le président: D'accord. Vous avez entendu l'amendement.

Monsieur Easter, à vous d'intervenir.

L'hon. Wayne Easter: Très rapidement, je n'entrerai pas dans les détails, monsieur le président, mais... Non, je ne ferai pas un discours. Nous en avons déjà entendu un. Et nous n'avons pas beaucoup de temps.

Je veux dire que nous ne souscrivons absolument pas aux remarques du secrétaire parlementaire lorsqu'il essaie de couvrir toute la série d'échecs qu'a connus le ministre Ritz pour soutenir les agriculteurs du Canada. Le secrétaire parlementaire a parlé en long et en large de l'étiquetage du pays d'origine, et même si nous sommes d'accord avec la contestation auprès de l'OMC, nous regrettons beaucoup que le gouvernement n'ait rien fait en attendant pour les éleveurs de bovins et les éleveurs de porcs, à part leur proposer un prêt qui les endettera davantage quand on sait qu'ils le sont déjà énormément.

Alors essentiellement, pendant que le gouvernement du Canada tergiverse, nous attendrons, peu importe le temps que cela prendra, que l'OMC prenne une décision sur l'étiquetage du pays d'origine. Pendant ce temps, les producteurs vont se retirer de ce secteur, tandis que les Américains continueront de diriger la production au Canada. Nous constatons un déclin dans l'industrie de l'élevage porcin et bovin et plus particulièrement chez les éleveurs naisseurs et les abatteurs. Notre marché d'exportation vers les États-Unis n'est plus qu'à environ 50 ou 60 p. 100 pour ce qui est du porc, je pense. Il y a également eu des baisses pour ce qui est des bovins d'engraissement, des éleveurs de veaux et des engraisseurs. En dépit de tout cela, les Américains continuent d'exporter leurs produits vers le Canada.

Le deuxième élément du programme d'élevage porcin, qui fait en sorte que les producteurs quittent l'industrie, est en fait terrible parce qu'il établit un système d'enchères, un système d'adjudication, où les producteurs de porcs enchérissent les uns contre les autres pour déterminer qui sera le moins disant. Ce n'est pas ainsi qu'on assurera un revenu aux producteurs ou qu'on leur permettra de quitter l'industrie avec dignité. Le producteur le moins disant sera celui qui pourra obtenir une petite part des 75 millions du gouvernement du Canada.

Pour terminer, je veux parler des prêts pour les producteurs bovins et porcins, surtout des prêts pour les producteurs porcins qui ont été annoncés par le gouvernement. J'estime qu'il s'agit de la meilleure fraude pyramidale jamais inventée. Que peut-on obtenir avec ces emprunts? La première condition pour obtenir un emprunt... Vous allez à la banque et vous obtenez une garantie de la part du gouvernement. Ce n'est pas des farces. Des producteurs appellent tous les jours pour dire qu'ils font faillite. Il n'y a pas de quoi rire. Ils sont nombreux à téléphoner. Et, par conséquent, il y a beaucoup de critiques à l'égard du Conseil canadien du porc.

Mais qu'est-ce qui se produit? Vous allez et vous essayez d'obtenir un prêt garanti de la banque, et par la suite...

• (1725)

M. Brian Storseth: J'invoque le Règlement, monsieur le président. C'est très bien pour M. Easter d'être partisan, et il peut même être dans l'erreur, mais lorsqu'il attaque le Conseil canadien du porc parce qu'il représente les producteurs dont il parle et que le Conseil n'a pas le même point de vue que M. Easter, ce n'est plus acceptable.

M. Pierre Lemieux: Il le sait bien.

Le président: Passez à votre dernier point, monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Soyons clairs. Je pense que le leadership dans ce pays... Certaines organisations agricoles, en raison des tactiques d'intimidation du gouvernement du Canada, craignent qu'elles ne puissent pas mettre un pied dans la porte... C'est un problème sérieux au pays. Mais, de toute façon, parlons de la fraude pyramidale, monsieur le président.

Lorsque vous obtenez un prêt garanti de la part du gouvernement du Canada, quelle est la première condition à laquelle vous devez vous soumettre? Vous devez rembourser le prêt accordé dans le cadre du programme de paiement anticipé du gouvernement du Canada. Autrement dit, le gouvernement du Canada a établi un système où le Conseil du Trésor et le ministère des Finances sont remboursés tandis que les agriculteurs ont une dette accrue envers les banques canadiennes, même si elle est garantie par le gouvernement du Canada. Bon, si ce n'est pas une fraude pyramidale, je ne sais pas de quoi je parle.

Voici le dernier point que je veux soulever, monsieur le président. Cela concerne le genre d'appui que le secrétaire parlementaire dit apporter au système de gestion de l'offre. On en a eu la preuve l'été dernier. Le gouvernement du Canada aurait pu s'opposer au texte de l'OMC qui risquait de démanteler le système de gestion de l'offre — qui en sapait les fondements ainsi que ceux de la Commission canadienne du blé. Mais est-ce que le gouvernement s'est opposé à cela? Non, il n'a rien fait. Alors, je dis au secrétaire parlementaire qu'il peut bien dire tout ce qu'il veut, mais les actions du gouvernement du Canada vont tout à fait dans le sens de mon premier point, c'est-à-dire que le dossier du gouvernement et de son ministre est un échec total pour ce qui est de soutenir les producteurs primaires et l'industrie.

• (1730)

Le président: Messieurs, j'ai quatre autres personnes sur ma liste. Compte tenu de l'heure, je propose... J'ai un avion à prendre, tout comme M. Eyking et d'autres collègues.

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Non, j'ai encore beaucoup de temps.

Le président: Eh bien, vous assurerez la présidence dans quelques minutes.

De toute façon, je propose que nous mettions la question aux voix et que nous n'entendions plus d'intervenant. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Pierre Lemieux: Je demande un vote par appel nominal, monsieur le président.

Le président: Un vote par appel nominal. Je vais demander à notre greffière de faire l'appel.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5.)

(La motion est adoptée: 6 pour et 5 abstentions.)

Le président: Puisque nous en avons le temps, André, je vais vous autoriser à présenter votre demande.

[Français]

M. André Bellavance: Je voulais pouvoir discuter de ma motion. Cela ne devrait pas prendre une demi-heure. Le 27 octobre, mardi prochain, je voudrais inviter M. De Schutter à comparaître par conférence téléphonique. Je veux donc permettre à la greffière de communiquer avec son bureau et de lui faire la demande. Il faut donc en discuter tout de suite.

[Traduction]

Le président: Nous savons tous quel est l'objectif visé. Y a-t-il consentement unanime pour traiter la motion d'André?

Des voix: Oui.

Le président: Oui? Non?

Une voix: [Note de la rédaction: inaudible] ... témoin.

[Français]

M. André Bellavance: On va le dire à M. De Schutter.

[Traduction]

M. Pierre Lemieux: J'ai déjà discuté avec André de l'importance de travailler en équipe.

Une voix: Essayez-vous de conclure un accord en coulisse?

[Français]

M. André Bellavance: Je ne réponds pas au chantage.

[Traduction]

Le président: Nous nous réunirons mardi prochain. La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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