



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 066 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 16 avril 2013

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 16 avril 2013

• (1545)

[Traduction]

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

J'aimerais souhaiter une nouvelle fois la bienvenue à nos témoins. Si vous me le permettez, j'aimerais passer à l'ordre du jour et à l'étude article par article. Vous vous rappellerez que l'article 1 est réservé jusqu'à la fin des débats. Nous verrons jusqu'où nous nous rendrons aujourd'hui. Cela dépendra de vous.

Sur ce, pouvons-nous passer à l'article 2?

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): N'allons-nous pas tenir d'autres discussions avec les témoins?

Le président: Je pensais que nous avions déjà eu une assez bonne discussion.

Une voix: J'allais poser une question supplémentaire.

Le président: Dans ce cas, soyez très bref.

M. Mike Sullivan: Nous pouvons le faire de la cadre de l'étude de l'un des articles, si vous voulez.

Le président: Si la question se rapporte à l'un des articles, oui.

(Les articles 2 à 7 inclusivement sont adoptés.)

(Article 8)

Le président: Nous avons l'amendement LIB-1 à l'article 8. La note indique qu'il est presque identique à l'amendement NDP-1. L'analyste fait remarquer que, bien que le contenu soit similaire, l'on devrait juger que les amendements que l'on cherche à apporter à différentes parties du projet de loi sont suffisamment différents pour qu'on les étudie tous les deux.

Monsieur Goodale.

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Pourrais-je en parler un instant, monsieur le président?

Un certain nombre de personnes ont témoigné devant nous, surtout des expéditeurs. Ils nous ont signalé qu'ils souhaitaient que le projet de loi précise certains des paramètres relatifs à ce que les obligations de service engloberaient. Voilà ce que cet amendement tente de faire. La question entre la proposition de mon collègue, M. Coderre, et la proposition un peu plus loin du NPD est celle de déterminer dans quelle partie du projet de loi cet amendement serait le plus utile.

À notre avis, l'amendement se prête mieux à l'article 8 qu'à l'article 11, comme le propose le NPD. On a discuté de l'emplacement de cet amendement avec un certain nombre de témoins, et on a convenu qu'il serait préférable d'apporter cette précision dans le contexte de l'article 8. En conséquence, je le propose au nom de M. Coderre.

Le président: Y a-t-il d'autres discussions?

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

(Les articles 8 à 10 inclusivement sont adoptés.)

(Article 11)

Le président: L'article 11 est long. Il contient un certain nombre d'amendements. Le premier est l'amendement NDP-1. A-t-on quelque chose à dire à son sujet?

Monsieur Aubin.

[Français]

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

Sur le fond, notre amendement se rapproche beaucoup de celui des libéraux. On pourrait d'abord se demander si les ajouts qui sont proposés méritent d'être adoptés. Évidemment, on n'aura plus le choix du positionnement puisque l'amendement à l'article 8 vient d'être rejeté. Néanmoins, je pense que les modifications proposées par les libéraux et les néo-démocrates ont tout leur sens. Elles bonifient de façon considérable le projet de loi.

Si on veut exaucer l'un des vœux exprimés par le ministre Lebel lors de sa rencontre, c'était de mettre en place un tribunal d'arbitrage. Celui-ci ne servirait pas beaucoup, parce qu'on trouverait un moyen de faire en sorte que les parties puissent régler entre elles les différends antérieurs et ceux à venir. Cependant, je pense que les dispositions qu'on ajoute, soit les alinéas *a)*, *b)*, *c)*, *d)* et *e)*, solutionneraient en bonne partie les problèmes d'engorgement du tribunal d'arbitrage parce qu'un certain nombre de conditions seront spécifiquement inscrites dans le projet de loi et feront en sorte que, de part et d'autre, on sache exactement à quoi s'en tenir. Quand on signera des accords, on saura exactement la teneur des propos et, si on devait se rendre en arbitrage, cela facilitera aussi grandement le travail de l'arbitre. Il pourra savoir exactement sur quoi devra porter son jugement, quels éléments auront été respectés ou ne l'auront pas été. Ce ne sera pas à recommencer d'une fois à l'autre. On aura en quelque sorte en préavis, par l'ajout de ces dispositions, une forme de jurisprudence. On aura déjà des conditions qui encadreront les règlements qui devront se faire par l'arbitrage.

Je ne relirai pas ces cinq conditions parce que je présume que vous les avez par écrit, mais je pense qu'elles feraient en sorte de bonifier le projet de loi de façon substantielle car elles permettraient à chacune des parties de trouver une collaboration plus saine. C'est pourquoi nous proposons de faire ces cinq ajouts à l'article 11.

Merci, monsieur le président.

• (1550)

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Je voulais interroger nos témoins sur ce point.

À la réunion qui s'est déroulée avant la relâche, nous avons un peu parlé de ce qui, selon Transports Canada, constitue des obligations de service. Transports Canada a déjà une définition, et j'aimerais que les témoins nous disent précisément en quoi elle se compare à l'interprétation que le ministère fait de nos obligations de service actuelles. Sont-elles définies quelque part? Sont-elles redéfinies par ce document? Qu'est-ce que cela donne d'essayer d'être plus précis quant à la façon dont Transports Canada traite déjà la notion d'obligations de service, exactement?

Mme Annette Gibbons (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports): L'on croit comprendre que les obligations de service sont des termes qui se rapportent à la réception, au chargement, à la manutention, au déchargement et à la livraison des marchandises qui, comme nous l'avons expliqué à une réunion précédente, est ce qui est défini à l'article 113 de la loi. La définition d'obligations de service diffère en fonction de la situation particulière d'un expéditeur donné.

Pour ce qui est d'un mécanisme pour bien comprendre la pleine portée de ce que cela pourrait englober, il y a, concernant l'article 113, beaucoup de jurisprudence qui émane des tribunaux, mais en particulier des décisions de l'Office des transports du Canada; et il y a le mécanisme de plainte prévu à l'article 116 de la loi dont disposent les expéditeurs.

Le président: Merci.

M. Mike Sullivan: Alors est-ce qu'il serait déraisonnable d'ajouter l'un des points définis dans la proposition du NPD à une définition d'obligations de service?

Je suppose que l'amendement vise à le clarifier le plus possible, et si j'en juge par la réponse que vous venez de donner... parce que c'est au cas par cas, les expéditeurs nous ont confié qu'ils ont de la difficulté à voir au-delà de la supposition des chemins de fer que rien n'est une obligation de service.

Ces amendements clarifieraient-ils ce avec quoi un arbitre devrait composer s'agissant des obligations de service d'un chemin de fer?

Mme Annette Gibbons: Parce que l'office applique actuellement la loi, et compte tenu de l'obligation des chemins de fer de fournir un espace adéquat et convenable pour la réception, le chargement et le déchargement, des termes utilisés dans la loi, il a l'habitude de déterminer quelles obligations de service s'appliqueraient au cas par cas lorsqu'un expéditeur se plaint sous le régime de la Loi sur les transports au Canada en vigueur.

On connaît les différentes obligations de service potentielles dans un cas en particulier, car on les a répertoriées au fil des ans. L'on s'attendrait à ce que lorsqu'un expéditeur se rend en arbitrage, l'on tienne compte des décisions antérieures de l'office pour déterminer ce que devrait être l'obligation de service applicable. En fonction de la vaste gamme d'éléments que vous avez décrits, s'ils s'appliquent à un cas en particulier, l'on s'attendrait à ce que l'arbitre soit en mesure d'imposer toute obligation.

M. Mike Sullivan: Comment ces connaissances seraient-elles transférées de la banque de connaissances de Transports Canada à un arbitre?

Mme Annette Gibbons: Cela se ferait par l'entremise de la banque de connaissances de l'office.

M. Mike Sullivan: Désolé, la banque de connaissances de l'office.

Mme Annette Gibbons: L'office offrira un soutien à l'arbitre en lui prodiguant des conseils d'expert pour l'aider dans ses décisions.

M. Mike Sullivan: Et c'est clair dans la loi même?

Mme Annette Gibbons: Oui.

Le président: Monsieur Goodale.

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur le président, j'ai une simple question de suivi. Je ne vais pas poser la même question sept fois.

Pour illustrer ce que vous dites, pourriez-vous nous donner un exemple des circonstances dans lesquelles il serait inapproprié pour un accord de service de s'attacher à la quantité, la condition et le type de matériel roulant à fournir à une compagnie de chemins de fer?

• (1555)

Mme Annette Gibbons: Je dirais, sans prendre l'un de ces points précis, que nous avons ici une très longue liste d'obligations de service.

L'hon. Ralph Goodale: Il y en a sept.

Mme Annette Gibbons: Oui, et il est possible que l'une ou plusieurs d'entre elles ne s'appliquent pas à un cas en particulier. Il se pourrait que la condition des wagons ne compte pas beaucoup pour un expéditeur, car cela n'a aucune incidence sur les marchandises qu'il expédie. Pour un autre, ce pourrait être les temps de cycle ou d'arrêt. Dans ce cas, l'arbitre dirait qu'il ne tranchera pas sur cette question, mais sur d'autres qui importent plus à cet expéditeur.

L'hon. Ralph Goodale: Pour nous aider à comprendre cet aspect pratique, pouvez-vous nous donner un exemple de cas dans lequel le temps d'arrêt, l'heure d'arrivée prévue ou la condition d'un wagon ne serait pas pertinent?

Mme Annette Gibbons: Le temps d'arrêt pourrait être sans importance si un expéditeur ne se préoccupe pas plus qu'il faut de l'heure d'arrivée exacte des marchandises à destination. Ce pourrait être un point pour lequel l'expéditeur a de la marge et il échange cette marge pour obtenir quelque chose qui lui importe plus.

L'hon. Ralph Goodale: Mais la très très grande majorité d'entre eux nous ont dit que cela leur importait.

Mme Annette Gibbons: En général, c'est le genre de choses qu'ils veulent voir, mais il pourrait y avoir un expéditeur en particulier pour qui ce n'est pas très important.

Le président: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Je cherche à comprendre, car les réponses ne sont pas claires jusqu'à maintenant. Si on regarde le libellé général de l'amendement, avant les différents alinéas a) à f), il est écrit ceci:

Pour l'application de la présente division et sans restriction de la portée générale du terme « obligations » s'entend notamment des obligations concernant:

Cela veut donc dire qu'on n'est pas en train d'imposer un carcan à un éventuel arbitre. On est en train — excusez le mauvais jeu de mots — de tracer des voies pour des situations qui pourraient être claires avant même qu'on arrive à une situation conflictuelle.

J'arrive mal à voir comment une de ces dispositions qui, dans un contrat particulier, pourrait ne pas s'appliquer pourrait être problématique. Dans un tel cas, elle pourrait simplement ne pas servir. Le fait de l'inclure au projet de loi crée-t-il un problème dans le cas d'une éventuelle situation d'arbitrage?

Mme Annette Gibbons: Une des choses que j'avais remarquée lors de l'une de mes deux autres comparutions devant le comité était que l'approche du gouvernement, dans le cadre de ce projet de loi, est plus générale sur le plan des obligations et de la façon de décrire les obligations. L'approche utilisée pour le nouvel article 169.31 est un miroir de l'approche existant à l'article 113 de la loi. La décision a été prise de suivre la même approche.

Je pense que mon collègue, M. Langlois, veut ajouter quelque chose à cet égard.

M. Alain Langlois (avocat-conseil principal, Chef d'équipe droit du transport modal, ministère des Transports): Comme je l'ai mentionné lors de ma première comparution au sujet de ce projet de loi, le premier paragraphe de l'article prévoit, sans restreindre la généralité de ce qui suit, ce qui constitue une obligation relative aux services. Par contre, les cours considèrent couramment que le titre couvre uniquement la catégorie incluse dans l'énoncé qui le suit. Dans le cas de cet article, tel que libellé, une cour de justice va considérer le terme « *service obligations* », qui se trouve dans le premier paragraphe, comme faisant partie de la catégorie des éléments énumérés dans les alinéas *a*) à *f*), même si on dit que cela ne devrait pas être limitatif.

Évidemment, plus la liste est longue — et la jurisprudence à ce sujet est assez claire —, plus les cours tendent à dire que cela doit être une catégorie semblable, étant donné que le Parlement a pris le temps de créer une liste. Le fait d'établir une longue liste comporte un risque sur le plan juridique. Or ici, elle est assez longue. Par exemple, un expéditeur qui ferait une demande ne cadrant pas directement avec le contenu de la liste pourrait se faire dire, soit par les gens du chemin de fer soit par une cour de justice, que ce qu'il demande n'est pas compris dans le terme *service obligations*, justement à cause de la liste.

Je prévois un autre risque concernant cette liste. À l'alinéa *d*), on retrouve une formulation qui est utilisée partout ailleurs. On parle d'une fourniture d'installations convenables pour le transport, le déchargement et la livraison des marchandises. Cette terminologie est utilisée partout dans la loi lorsqu'il est question des obligations au niveau des services de chemins de fer.

Selon moi, le problème juridique que crée cette disposition se pose comme suit. Si on interprète ce qui est prévu à l'alinéa *d*) comme une obligation générale et ce qui est prévu aux alinéas *a*), *b*), *c*), *e*) et *f*) comme une obligation plus spécifique, on considère que les alinéas *a*), *b*), *c*), *e*) et *f*) ne tombent pas sur ce qui est autrement couvert par l'alinéa *d*).

Si d'autres dispositions de la loi renvoient à l'obligation globale, une cour de justice va considérer que le Parlement ne parle pas pour ne rien dire et que s'il a fait une nuance entre ce qui figure à l'alinéa *d*) et ce qui figure aux alinéas *a*), *b*), *c*), *e*) et *f*), c'est que ces derniers ne se retrouvent pas dans ce qui est énuméré à l'alinéa *d*). Or cela peut causer des problèmes ailleurs au chapitre de l'application de

la loi. Ici, je parle plus particulièrement des expéditeurs qui vont transporter leurs marchandises en vertu de l'obligation générale des chemins de fer prévue à l'article 113 de la loi, et non par contrat tel que prévu dans ces dispositions.

• (1600)

M. Robert Aubin: Est-ce que je peux poser une dernière question?

[Traduction]

Le président: Nous semblons tourner en rond.

[Français]

M. Robert Aubin: Je veux simplement profiter de votre expérience juridique pour vous poser la question suivante.

Si on ne gardait que le paragraphe général, les dispositions qui disparaîtraient finiraient-elles par réapparaître sous forme de jurisprudence au fur et à mesure que les causes seraient traitées?

M. Alain Langlois: Oui, le choix que le Parlement doit faire, quand des dispositions établissent une longue liste d'éléments, comporte toujours des risques. Préfère-t-on définir à peu près tout ce qu'on veut couvrir à l'intérieur du concept qu'on essaie d'encadrer ou veut-on laisser quelque chose d'autre de côté? Ce risque, qui est davantage politique que juridique, doit être évalué au moment où la loi est rédigée. Ce risque ne disparaîtra jamais.

[Traduction]

Le président: Monsieur Sullivan, la parole est à vous.

M. Mike Sullivan: Pouvons-nous étudier la question dans une autre perspective? Si le projet de loi reste tel quel, est-ce qu'un expéditeur en arbitrage pourrait insister pour que les temps d'arrêt fassent partie des obligations de service exigées pour que l'arbitre les inscrive dans un accord sur les niveaux de service, ou cela fait-il l'objet d'un débat, comme aujourd'hui? Parce que c'est ce que les expéditeurs nous disent: ils ont du mal à comprendre ce qui constitue une « obligation de service adéquate et convenable ». S'ils disent à l'arbitre qu'ils doivent avoir leur temps d'arrêt, le transporteur peut-il leur répondre qu'il n'y ont pas droit, car ce temps n'est pas défini?

Mme Annette Gibbons: L'expéditeur pourrait certainement le demander. Nous nous attendons à ce qu'il y ait des cas où ce type d'obligation de service sera exigé, et nous croyons ensuite que l'arbitre qui doit rendre une décision est pleinement habilité à se pencher sur cette question de service. C'est à lui qu'il revient de choisir de le faire dans un cas en particulier, selon les circonstances.

M. Mike Sullivan: Alors l'absence de définition n'empêche pas vraiment l'arbitre...

Mme Annette Gibbons: Non.

M. Mike Sullivan: ... de prendre un parti plutôt qu'un autre. Cet arbitre pourrait — et je suis ravi que vous le dites officiellement —, en fait, insister pour que les temps d'arrêt et les heures d'arrivée prévues, toutes les choses mentionnées ici, et je ne les lirai pas à haute voix, mais nous savons qu'elles se trouvent dans la proposition, pourraient s'inscrire dans un accord de niveaux de service et dans ce qui constituerait, au sens de l'office, « des obligations de service adéquates et convenables ».

Mme Annette Gibbons: Oui.

Le président: Tous ceux qui sont en faveur de l'amendement?

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Passons maintenant à l'amendement NDP-2.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Si on vient de rejeter l'amendement n^o 1 en invoquant le fait que le titre général est la meilleure protection juridique ou la meilleure façon de ne pas restreindre le travail, j'imagine qu'en toute logique, on devrait accepter l'amendement n^o 2.

En effet, le terme « conditions d'exploitation », qui figure dans l'actuel projet de loi, restreint inutilement les éléments admissibles dans le cadre d'un accord sur les niveaux de service. À mon avis, si on suit le même raisonnement, on devrait permettre un plus grand champ d'expertise à l'office ou à un éventuel arbitre en utilisant le mot « conditions » plutôt que l'expression « conditions d'exploitation ». Cette dernière semble restreindre nettement le champ d'application.

• (1605)

[Traduction]

Le président: Désolé, aviez-vous une question? Je parlais au greffier.

M. Mike Sullivan: Si dans la discussion précédente, on parlait de restreindre le champ d'application de « conditions » pour définir « des obligations de service adéquates et convenables » au lieu de les énumérer... Ici, nous avons suggéré que « conditions » est préférable à « conditions d'exploitation ». Pouvez-vous nous expliquer pourquoi c'est ainsi? Si un champ d'application plus vaste est préférable, pourquoi ne l'est-il pas dans ce cas-ci?

Mme Annette Gibbons: L'utilisation du terme « exploitation » était délibérée pour faire en sorte que la portée de la disposition couvre une très vaste gamme de conditions de service, mais elle ne couvre pas absolument toutes les possibilités qu'un expéditeur pourrait suggérer. Comme nous l'avons mentionné à la dernière réunion, on a décidé de ne pas permettre que les conditions entraînant des sanctions pécuniaires soient sujettes à la décision de l'arbitre; pour ce faire, nous avons utilisé le terme plus générique « conditions » au lieu de « conditions d'exploitation ». Ce terme serait donc plus inclusif.

Il y avait aussi une question se rapportant aux autres conditions susceptibles d'être mentionnées, d'autres conditions qui figurent dans les contrats. Encore une fois, l'intention n'était pas d'englober toutes les conditions possibles qu'un expéditeur pourrait proposer, mais plutôt de s'en tenir aux conditions qui se rapportent vraiment au service ferroviaire.

Le président: D'accord.

M. Mike Sullivan: Alors s'il est vrai que le chemin de fer ne peut pas imposer à l'expéditeur des conditions qui ne soient pas des conditions d'exploitation?

Mme Annette Gibbons: Je ne sais pas exactement à quels types de conditions vous faites allusion.

M. Mike Sullivan: Si un transporteur décide d'imposer à l'expéditeur, pour être allé en arbitrage, une condition qui n'est pas une condition d'exploitation et qui n'est pas visée par cette expression parce que nous avons limité le champ d'application à des conditions d'exploitation que l'arbitre peut traiter et à aucune autre condition, par exemple pour continuer d'offrir un service. Il s'agit d'une condition, mais pas d'une condition d'exploitation. Il pourrait abandonner l'embranchement.

Mme Annette Gibbons: Dans le cas d'un abandon, la loi reconnaît qu'il peut se produire et prévoit un processus que les chemins de fer doivent suivre s'ils souhaitent le faire. De toute

évidence, on ne veut pas créer d'écart avec le régime actuel qui régit les abandons d'embranchement.

M. Mike Sullivan: L'autre point est qu'un mécanisme interne de règlement des différends ou quelque chose qui servirait à traiter les cas de force majeure ou d'autres types de points qui se trouvent normalement dans les accords entre les parties ne peuvent être inclus dans une décision par arbitrage.

M. Alain Langlois: Je pense que nous avons discuté des cas de force majeure, soit à la dernière ou à la première réunion. Je crois fermement que l'expression « conditions d'exploitation » englobe les cas de force majeure. Si l'on dit à une compagnie de chemin de fer de venir chercher le wagon un lundi, un mardi ou un mercredi, une condition d'exploitation prévoira qu'elle doit s'abstenir de le faire un de ces jours-là si certains événements se produisent. À mon sens, il s'agit d'une condition d'exploitation. C'est sans équivoque: ces cas sont visés.

En restreignant le champ d'application à « conditions d'exploitation » — comme Annette le disait, le choix fut délibéré —, on cherchait à laisser à l'arbitre le soin de traiter l'aspect des obligations qui ne se rapporte pas au service dans la relation entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs. Par exemple, une condition de règlement des différends, une clause de responsabilité, une clause de médiation qui se trouverait normalement dans des accords, le choix de la loi qui s'applique dans le cas de différends — toutes ces clauses qui figureraient normalement dans un contrat ne devaient pas être laissées à la discrétion de l'arbitre. En gros, cette disposition permet à l'arbitre de fixer une obligation pour les compagnies de chemin de fer, mais c'est là où s'arrête son pouvoir à cet égard. Il détermine l'obligation qu'a la compagnie de chemin de fer d'offrir un espace adéquat et convenable aux expéditeurs.

• (1610)

Le président: Avant de donner la parole à M. Goodale, j'ai une note que j'aurais dû vous lire tout à l'heure.

Premièrement, nous avons besoin que quelqu'un propose chaque amendement, alors j'en déduis, monsieur Goodale, que vous auriez proposé l'amendement LIB-8, et si les deux membres... M. Aubin et M. Sullivan font oui de la tête.

M. Robert Aubin: J'en fais la proposition.

M. Mike Sullivan: J'en fais la proposition.

Le président: De plus, j'aimerais noter que l'amendement NDP-2 est identique à l'amendement LIB-2, et si NDP-2 est proposé, ce qui est le cas, LIB-2 ne peut être étudié. Un vote sur NDP-2 s'applique à NDP-5, NDP-6 et NDP-7, et tout cela. Je tenais simplement à ce que vous le sachiez.

Monsieur Goodale.

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur le président, la question que je veux soulever rapidement est celle de savoir si ce processus pourrait finir par être paralysé parce que les parties sont incapables de s'entendre sur ce qui constitue une condition, mais pas une condition d'exploitation. Le projet de loi prétend dire qu'un expéditeur est admissible à un accord de niveaux de service. Si cet accord, qui comprend des conditions et des conditions d'exploitation, ne peut être négocié entre les parties, alors certaines choses, des conditions d'exploitation, peuvent être renvoyées en arbitrage. Mais pas les conditions qui ne sont pas des conditions d'exploitation.

Qu'arrive-t-il si la pierre d'achoppement entre les parties est une condition qui n'est pas une condition d'exploitation? C'est ce qui les empêche d'avancer. Il leur est impossible de s'entendre là-dessus. Alors, le droit d'un expéditeur de conclure un accord qui est prévu dans la Loi est essentiellement vide de sens parce que le processus s'effondrerait sur ce point qui ne peut être renvoyé en arbitrage. Cela ne pose-t-il pas problème?

M. Alain Langlois: À mon humble avis, pas vraiment. Si un expéditeur et une compagnie de chemin de fer arrivent à s'entendre, disons, sur une clause établissant le droit applicable — quelle loi, celle de l'Ontario ou du Manitoba, devrait s'appliquer en cas de différend —, l'expéditeur a la possibilité, s'il n'arrive pas à convaincre la compagnie de chemin de fer de conclure un accord, d'accepter d'en signer un; ils vont quand même en arbitrage. Ils demandent à un arbitre de fixer l'obligation à laquelle la compagnie de chemin de fer devra se conformer, en dépit du différend en cours avec la compagnie de chemin de fer et concernant le choix de la loi applicable.

La question du choix de la loi peut être réglée lorsqu'un différend survient. La compagnie de chemin de fer pourrait refuser de signer un accord en l'absence d'une clause qui précise qu'il s'agit de la loi applicable. L'expéditeur, dans sa frustration, pourrait décider d'aller en arbitrage pour demander à un arbitre de contraindre la compagnie de chemin de fer à respecter l'obligation énoncée dans sa décision, car c'est ce qui est ressorti du processus d'arbitrage.

L'hon. Ralph Goodale: Mais si la compagnie de chemin de fer disait qu'elle ne serait pas d'accord sur le choix de la loi applicable, alors il n'y aurait pas d'accord et on ne pourrait avoir d'arbitrage.

M. Alain Langlois: On peut aller en arbitrage pour que l'élément de service soit établi...

L'hon. Ralph Goodale: Mais pas l'accord. Il n'y a pas d'accord tant que tout n'est pas convenu.

Mme Annette Gibbons: Monsieur le président, puis-je revenir à l'objet de cet article de la loi et à l'objet de cette disposition? Il est très axé sur le service ferroviaire. Cet article de la loi n'a pas pour objet de couvrir tous les éléments possibles d'une relation entre une société ferroviaire et un expéditeur. On met ici l'accent sur le service. Les préoccupations qui ont été exprimées au gouvernement à diverses étapes, lorsque cet article de la loi qui porte sur les obligations de la compagnie de chemin de fer en matière de service a été examiné, ont toujours porté sur le service. C'est la priorité. Ces dispositions concordent avec les préoccupations que les gens ont exprimées au gouvernement dans le passé concernant l'inclusion dans la loi des obligations des compagnies de chemin de fer.

Les questions que vous soulevez ne sont pas à l'avant-plan de nos préoccupations, à mon avis, à l'exception de celles qui portent sur les sanctions pécuniaires et le règlement des différends commerciaux, puisque l'arbitre peut rendre une décision à ce chapitre. Voilà les deux éléments qui étaient les plus importants, selon moi, sur un pied d'égalité avec les obligations de service qui sont prévues dans la nouvelle disposition. Le gouvernement a pris la décision stratégique de ne pas les inclure dans la compétence de l'arbitre. Mais les autres questions que vous soulevez ne sont pas vraiment des questions importantes au sujet desquelles les expéditeurs ont exprimé des préoccupations.

L'objectif de cette disposition n'était pas de tenter d'établir un contrat détaillé, qui tient compte de tout, entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs. Il était plutôt de mettre l'accent sur le service, car le Parlement a déterminé que c'est là où une mesure

législative est nécessaire pour régir le comportement des compagnies de chemin de fer.

• (1615)

Le président: Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Mais au sujet du service, il ne peut rien y avoir dans l'accord relativement à des sanctions ou à un règlement de différends. Si une partie ou l'autre — car c'est un accord bilatéral — ne respecte pas les conditions du niveau de services, cela ne peut être fait?

Mme Annette Gibbons: Il peut y avoir des conditions pour ce qui est de remédier aux problèmes de services. En vertu de l'alinéa 169.31(1)b), si une compagnie de chemin de fer ne respecte pas une obligation imposée par l'arbitre, il peut y avoir dans l'accord des conditions d'exploitation imposées par l'arbitre qui portent sur la façon de remédier au non-respect des obligations de services. À l'alinéa 169.31(1)a), tout au bas du paragraphe, on parle des « protocoles de communication ». Il peut donc y avoir des pratiques et des processus de règlement des différends, mais on ne prévoit pas que l'arbitre puisse imposer un processus externe de règlement des différends s'il y a un non-respect des services dans l'avenir.

Il y a des aspects de ce à quoi vous faites référence qui sont prévus, mais pas les sanctions pécuniaires ni les processus externes de règlement des différends.

M. Mike Sullivan: Mais cela se limite à des conditions d'exploitation?

Mme Annette Gibbons: Oui.

M. Mike Sullivan: Si votre grain est détruit à cause du non-respect des obligations de la part de la compagnie de chemin de fer, cela ne concerne pas l'exploitation.

Mme Annette Gibbons: Dans ce cas, on imposerait le régime de sanctions administratives pécuniaires.

M. Mike Sullivan: Mais cela n'aide pas l'expéditeur.

Mme Annette Gibbons: L'expéditeur peut s'adresser aux tribunaux.

M. Mike Sullivan: C'est là où ils en sont aujourd'hui. D'accord. Il n'y a donc pas de changement réel.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement NDP-2 veuillent bien l'indiquer.

[Français]

M. Robert Aubin: Peut-on avoir un vote par appel nominal, monsieur le président?

[Traduction]

Le président: M. Aubin demande un vote par appel nominal.

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

Le président: Comme je l'ai déjà mentionné, les amendements NDP-5, NDP-6 et NDP-7 sont donc également rejetés; vous pouvez les rayer.

Quelqu'un veut-il proposer l'amendement NDP-3?

M. Robert Aubin: Oui.

Le président: Y a-t-il des observations?

Monsieur Sullivan, j'attends.

M. Mike Sullivan: Encore une fois, ici, s'il n'y a pas de condition régissant la décision de conclure au non-respect du service, ce qui ne peut être fait que sur le plan de l'exploitation, alors nous disons à tous les expéditeurs et aux chemins de fer que le seul endroit où ils peuvent demander une compensation, c'est devant les tribunaux. Je veux simplement confirmer que la seule option qui leur est offerte pour les pertes résultant du non-respect est le système judiciaire.

• (1620)

Mme Annette Gibbons: En effet.

M. Mike Sullivan: Merci.

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Dans les démocraties libérales occidentales, où les différends contractuels sont-ils normalement réglés?

M. Alain Langlois: Devant les tribunaux.

M. Pierre Poilievre: Devant les tribunaux, d'accord. Merci.

Le président: Très bien. Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement NDP-3 veuillent bien l'indiquer.

[Français]

M. Robert Aubin: Peut-on avoir un vote par appel nominal, monsieur le président?

[Traduction]

Le président: Vous voulez un vote par appel nominal? D'accord. (L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement NDP-4. Quelqu'un veut-il le proposer?

M. Mike Sullivan: Je propose cet amendement.

Le président: Y a-t-il des observations au sujet de l'amendement? Non.

M. Robert Aubin: Je demande un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement LIB-5. Je présume, monsieur Goodale, que vous voulez le proposer?

M. Ralph Goodale: Oui.

Le président: Y a-t-il des observations au sujet de l'amendement? Non.

M. Mike Sullivan: Je demande un vote par appel nominal.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: Passons maintenant à l'amendement NDP-8. Quelqu'un veut-il le proposer?

M. Robert Aubin: Oui.

Le président: Y a-t-il des observations au sujet de l'amendement? Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Ce que nous voulons faire valoir en proposant cet amendement, c'est l'importance de permettre aux expéditeurs de formuler la ou les questions litigieuses.

Une fois de plus, je vais faire appel à l'expertise de M. Langlois. Quoi qu'il en soit, il m'apparaît difficilement justifiable qu'un arbitre prenne en considération des points qui ont été soulevés par une compagnie de chemin de fer et qu'un expéditeur ne l'ait pas lui-même inclus dans la question qu'il veut soumettre au tribunal d'arbitrage.

M. Alain Langlois: Comme je l'ai mentionné lors de ma dernière comparution, la loi prévoit déjà ce qui est proposé dans votre amendement. Quand une question est soumise à l'arbitrage, c'est l'expéditeur qui fournit à l'office, dans sa soumission, les questions qui devront être réglées dans le cadre de l'arbitrage.

La soumission de l'expéditeur doit inclure les questions détaillées que l'arbitre doit résoudre. L'offre des parties, qui est une offre de conditions, vise à résoudre la question soumise par l'expéditeur et non celles que pourrait soumettre la compagnie de chemin de fer. La loi prévoit déjà que les conditions proposées par les deux parties visent à résoudre les questions soumises par l'expéditeur. L'arbitre doit établir les termes afin de résoudre les questions soumises à l'arbitrage par l'expéditeur et celles qui ont été soumises par l'office à des fins d'arbitrage.

• (1625)

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement NDP-8 veuillent bien l'indiquer.

M. Robert Aubin: Je demande un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

Le président: Nous avons un vote par appel nominal.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: Passons maintenant à l'amendement NDP-9. Quelqu'un veut-il le proposer?

M. Robert Aubin: Oui.

Le président: Y a-t-il des observations? Non.

M. Robert Aubin: Je demande un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: Nous allons maintenant passer à l'amendement Liberal-9.

Je me suis trompé. L'amendement Liberal-9 ne peut être proposé parce qu'il est identique à l'amendement NDP-9, qui vient d'être rejeté. Nous allons donc passer à l'amendement Liberal-10.

(Article 11)

Le président: Monsieur Goodale, voudriez-vous le proposer?

L'hon. Ralph Goodale: Oui, monsieur le président.

Je veux simplement souligner encore une fois que l'objectif ici est sans contredit d'être équitable pour les deux parties dans une procédure devant l'office. Les expéditeurs craignaient que les résultats d'un arbitrage puissent, hypothétiquement, fournir une raison aux compagnies de chemin de fer de leur imposer d'autres frais. Cette disposition vise à indiquer clairement que l'office a le pouvoir de trancher sur cette question et pourrait en fait diminuer les frais imposés par les compagnies de chemin de fer aux expéditeurs à la suite de la décision arbitrale.

Cela me semble équitable. On peut supposer que l'office en tient déjà compte, mais avec cet article, ce sera clair, puisqu'aux deux ou trois dernières lignes, on peut lire: « l'office peut, sur demande de l'expéditeur, diminuer le montant de ces frais s'il juge celui-ci — c'est-à-dire le montant — déraisonnable ». Il me semble équitable d'inclure cela dans le projet de loi, et c'est ce que je propose.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

Que tous ceux qui sont pour l'amendement Liberal-10 veuillent bien l'indiquer.

(L'amendement est rejeté.)

Le président: Madame Hughes?

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD): Je regrette d'avoir à le dire, mais seulement cinq personnes ont voté du côté des conservateurs, et cinq de ce côté-ci. M. Poilievre n'a pas levé la main.

L'hon. Ralph Goodale: Nous devrions peut-être procéder à un vote par appel nominal.

Le président: M. Goodale demande un vote par appel nominal.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 11 est adopté.)

(Les articles 12 à 14 inclusivement sont adoptés.)

Le président: L'article 1, le titre abrégé, est-il adopté?

Oui, monsieur Goodale.

L'hon. Ralph Goodale: Je ne suis pas sûr que ce soit approprié à l'étape du titre abrégé ou de l'article 1, mais j'aimerais poser une autre question à nos témoins.

•(1630)

Le président: Allez-y, monsieur Goodale.

L'hon. Ralph Goodale: C'est au sujet de la procédure d'arbitrage. Dans un amendement, tout à l'heure, on proposait d'inclure dans la loi certaines conditions relativement à la procédure d'arbitrage. Cet amendement a été rejeté.

Ma question est la suivante. Sur le plan de la capacité d'une partie ou de l'autre dans le cadre d'une négociation de contrat, ou d'une relation commerciale entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer, et pour tenter de s'assurer, ce qui est l'objectif de ce projet de loi, que la relation est aussi équitable que possible, qu'y a-t-il de logique à inclure dans la loi des dispositions qui permettraient aux sociétés ferroviaires d'imposer unilatéralement des sanctions aux expéditeurs, sanctions que les expéditeurs paient aux sociétés ferroviaires — pas au gouvernement, mais aux sociétés — sans avoir de possibilité ni de droit correspondant?

Où est l'équilibre dans cette relation, si une partie peut imposer, concrètement, des dommages-intérêts — que l'on appelle « droits de stationnement » —, mais l'autre ne le peut pas?

Mme Annette Gibbons: Selon la structure du cadre de réglementation pour les chemins de fer, les compagnies de chemin de fer publient les tarifs publics, qui décrivent les conditions en vertu desquelles les marchandises sont acceptées et transportées. Elles publient les taux et les frais. Certains de ces frais sont prévus pour les activités ou les situations où l'on s'attend à ce que les marchandises soient chargées à l'intérieur d'un certain délai. Sinon, on impose des droits de stationnement.

Tout cela est indiqué dans les tarifs publics, le cadre de réglementation qu'utilisent les compagnies de chemin de fer pour communiquer avec les expéditeurs au sujet des conditions. Tout cela est connu à l'avance grâce à cette approche.

L'hon. Ralph Goodale: Qu'est-ce qui permettrait à un expéditeur de dire à une compagnie de chemin de fer que si elle lui affirme que le wagon sera là entre le jeudi et le samedi et qu'il n'arrive qu'une semaine plus tard, alors elle lui doit telle somme parce qu'il a subi des pertes durant ces trois ou quatre jours?

Mme Annette Gibbons: La loi ne donne aucun recours particulier à l'expéditeur pour obtenir ce genre de dommages-intérêts. Par contre, elle lui donne un recours pour déposer une plainte à l'office — c'est déjà prévu dans la loi — au sujet du service qu'il reçoit et pour que l'office rende une décision, dans laquelle elle pourrait ordonner à la compagnie de chemin de fer de poser certains gestes.

La loi prévoit un recours en ce qui concerne l'arbitrage de l'offre finale pour les expéditeurs qui sont préoccupés par les taux ou d'autres conditions de transport, ainsi que pour déposer une plainte à propos des frais imposés par les sociétés ferroviaires. En vertu de cette nouvelle disposition législative du projet de loi C-52, il est maintenant possible pour un expéditeur de demander un genre de modification proactive de l'ensemble de la relation de service, telle qu'il aimerait l'établir avec la compagnie de chemin de fer.

Voilà les principales solutions. Il y en a beaucoup d'autres, mais ce sont les principales qui sont offertes à l'expéditeur pour qu'il puisse demander de l'aide si la relation commerciale n'est pas telle qu'il le voudrait.

L'hon. Ralph Goodale: Mais la plupart des expéditeurs qui ont comparu devant nous ainsi que le groupe d'experts constitué par le gouvernement il y a trois ou quatre ans ont conclu que cela ne fonctionnait pas, que les recours dont vous avez parlé n'ont pas uniformisé adéquatement les règles du jeu. Le ministre, dans sa déclaration préliminaire, a indiqué que les règles du jeu étaient encore inégales. Et apparemment, rien ne peut rééquilibrer les choses.

Mme Annette Gibbons: Je ne peux que parler de l'objectif de cette nouvelle mesure du projet de loi C-52, qui vise à fournir d'autres outils aux expéditeurs que ceux qui existent déjà dans la loi, afin qu'ils puissent obtenir le niveau de service qu'ils souhaitent de la part des sociétés ferroviaires.

Le président: Merci.

Poursuivons.

Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Puis-je faire rapport du projet de loi à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi pour l'usage de la Chambre à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous avons terminé.

Je veux remercier nos témoins d'être venus encore une fois.

Je tiens à informer les membres du comité qu'il n'y aura pas de réunion ce jeudi. Nous entendrons des témoins dans le cadre de notre prochaine étude, que nous amorcerons mardi prochain, et nous poursuivrons à partir de là.

Merci beaucoup. La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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