



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 069 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 13 septembre 2017

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mercredi 13 septembre 2017

• (0940)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Nous allons ouvrir la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du lundi 19 juin 2017, nous examinons le projet de loi C-49, loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins qui sont ici pour nous aider à examiner le projet de loi C-49 et nous faire part de leurs réflexions à ce sujet. Je vais commencer par demander à tous les témoins de se présenter.

Commençons par le représentant de Cereals Canada, s'il vous plaît.

M. Cam Dahl (président, Céréales Canada): Certainement. Je m'appelle Cam Dahl et je suis président de Cereals Canada, une organisation de la chaîne de valeur présente dans tout le pays qui réunit tous les intervenants du secteur, depuis la production des semences jusqu'aux produits que l'on peut trouver à l'épicerie, sans oublier le secteur agricole.

La présidente: Merci.

Je vais maintenant demander au représentant de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie de se présenter.

M. Bob Masterson (président-directeur général, Association canadienne de l'industrie de la chimie): Très bien. Merci, madame la présidente.

Je suis Bob Masterson, président-directeur général de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie. Je suis accompagné aujourd'hui par Mme Kara Edwards qui est notre spécialiste des transports et qui connaît particulièrement bien tout ce qui se rapporte au projet de loi C-49.

Merci.

La présidente: Cela va être intéressant.

Et maintenant, les Producteurs de grains du Canada.

M. Jeff Nielsen (président, Producteurs de grains du Canada): Bonjour.

Je m'appelle Jeff Nielsen, producteur à Olds, en Alberta, et président des Producteurs de grains du Canada. Je suis accompagné de notre directrice exécutive, Fiona Cook.

La présidente: Très bien.

Je reviens maintenant à M. Dahl. Voulez-vous donner le coup d'envoi de la séance avec la présentation de votre exposé?

M. Cam Dahl: Avec plaisir.

Au nom de Cereals Canada, je tiens à remercier le Comité de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui. Il n'est pas inhabituel pour un comité de tenir des séances comme celle-ci lorsque le Parlement ne siège pas et encore moins de se livrer à des séances marathons comme celle que vous tenez aujourd'hui. Nous en avons bien conscience et nous vous remercions pour la priorité que vous accordez à ce projet de loi qui s'avère d'une importance cruciale pour le secteur agricole du Canada.

Comme je l'ai mentionné, Cereals Canada est une organisation qui relève de la chaîne de valeur nationale. Nos membres représentent les trois piliers du secteur: les agriculteurs, les expéditeurs et les transformateurs dans le secteur du développement des semences et des cultures. Notre conseil d'administration est représentatif de ces trois groupes. Tous les éléments de la chaîne de valeur considèrent que la réforme des transports est essentielle au succès de notre secteur.

Le Canada exporte annuellement plus de 20 millions de tonnes de grains céréaliers, pour une valeur d'environ 10 milliards de dollars. Pratiquement tout ce grain est transporté par rail dans un premier temps. La rentabilité de tous les éléments de la chaîne de valeur de l'agriculture canadienne dépend de ce lien ferroviaire vers les marchés.

L'agriculture a un fort potentiel de croissance. Selon le rapport Barton, le Canada pourrait bien, d'ici quelques années, devenir le deuxième exportateur en importance dans le monde dans les domaines de l'agriculture et de l'agroalimentaire. Le rapport fixe un objectif de 75 milliards de dollars d'exportations d'ici 2025, alors qu'elles représentaient 55 milliards en 2015. La modernisation des lois sur le transport est indispensable pour que le Canada puisse répondre à cette demande croissante et maintenir sa réputation de fournisseur fiable.

Dans le domaine de l'agriculture, il n'y a pas que l'exportation qui compte. Cette industrie donne du travail aux Canadiens. Un emploi sur huit au Canada dépend de l'agriculture. Notre capacité à atteindre ces objectifs en matière de croissance et d'augmenter le nombre d'emplois pour les Canadiens dans ce secteur dépend de notre capacité à acheminer notre production vers les marchés en temps opportun. Permettez-moi d'insister sur le fait que c'est bien le marché international qui définit ce que veut dire « en temps opportun ». Nous n'atteindrons pas ces objectifs si les transporteurs limitent notre capacité à répondre à la demande mondiale.

Voilà quelles sont les conséquences du projet de loi C-49 que vous étudiez aujourd'hui. Le premier message que je dois communiquer concernant le projet de loi C-49, c'est qu'il faut renvoyer ce projet de loi à la Chambre pour qu'elle procède à la troisième lecture aussi vite que possible. Il contribuera à une meilleure reddition de comptes de la part des entreprises liées au système de transport du grain, favorisera une meilleure planification des trajets, améliorera la transparence et fixera des exigences de déclaration plus strictes.

Je ne veux pas donner l'impression que le secteur du grain a reçu tout ce qu'il demandait. Certaines dispositions qui étaient réclamées par l'industrie: par exemple, le maintien des dispositions permettant l'interconnexion sur de plus longues distances, prévues dans la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, ne figurent pas dans le projet de loi C-49. Toutefois, aucune loi n'étant parfaite, nous croyons que cette mesure devrait être adoptée. Cereals Canada présente quelques suggestions d'amendements d'ordre technique qui sont exposées en détail à la fin du mémoire qui vous a été remis.

J'aimerais expliquer brièvement pourquoi nous sommes ici et pourquoi la modification de la loi nous paraît nécessaire.

Des failles dans le système de transport du grain ont été mises en évidence en 2013 et en 2014 quand le réseau de transport a connu une défaillance majeure. Cet échec systémique a entraîné des répercussions sur l'ensemble de la chaîne de valeur, nuisant à la marque et à la réputation du Canada à titre de fournisseur fiable de produits agricoles. Des ventes avaient alors été perdues, entraînant ainsi une chute des prix. Cette crise a causé un préjudice aux agriculteurs, aux entreprises de manutention du grain, aux exportateurs, aux transformateurs à valeur ajoutée et, finalement, à l'économie canadienne dans son ensemble.

Ce n'était pas la première fois que système de transport manquait à ses devoirs envers l'un des plus grands secteurs du Canada. Des commissions et des examens antérieurs le prouvent clairement, comme les études réalisées par le défunt juge Estey et par Arthur Kroeger, ainsi que le rapport préparé par les agents de la haute direction de la chaîne de valeur du grain. La liste des rapports sur le transport du grain est assez longue. L'histoire montre que, si les problèmes structurels sous-jacents ne sont pas réglés, le système de transport connaîtra de nouveau des ratés. L'agriculture et l'économie canadiennes ne peuvent pas se permettre de revivre une telle situation.

Si le système ferroviaire ne favorise pas une rentabilité maximale de toute la chaîne de valeur de l'industrie céréalière, c'est en grande partie parce qu'il s'agit d'un quasi-monopole. Presque tous les expéditeurs ont recours aux services du même transporteur. Ils doivent donc composer avec les stratégies de service et les prix qui caractérisent les monopoles. Par conséquent, le gouvernement doit intervenir pour établir une structure de réglementation qui assurera l'équilibre des forces concurrentielles.

Je souligne le mot concurrentiel. La réforme du réseau de transport du grain sera fructueuse uniquement si l'on en modifie la structure législative et réglementaire pour en faire un système fonctionnant comme une industrie concurrentielle.

Il convient de souligner que la campagne agricole record de 2013 n'était pas anormale, plus de 70 millions de tonnes dans l'Ouest canadien, même si les critiques de la réforme en parlent souvent comme d'une cause de la crise de 2013 et 2014. Ce niveau de production n'est pas une anomalie. Il s'agit plutôt de la nouvelle norme. La production céréalière continue à croître au Canada, tout comme la demande mondiale, d'ailleurs.

Beaucoup d'entre vous ont certainement entendu parler de la sécheresse qui a touché de nombreuses régions de la Saskatchewan — je crois d'ailleurs que Mme Block provient de cette région de la province. Malgré cette situation, l'Ouest canadien va produire une des plus grandes récoltes de tous les temps. Nous pensons qu'elle sera de l'ordre de 63 à 65 millions de tonnes. Nous devons être en mesure de répondre à l'augmentation de la demande par une augmentation de l'offre.

Je ne vais pas entrer dans les détails des amendements que nous présentons, puisque vous les avez en main. Mais, pour résumer, je pense que le projet de loi C-49 nous assurera un système de transport du grain plus fiable qui permettra une meilleure reddition de comptes. Le changement est bien accueilli par tous les intéressés, y compris nos clients.

Les industries du grain, des oléagineux et des cultures spéciales se sont unies pour réclamer des mesures qui aideront à rendre les chemins de fer plus fiables, afin d'assurer un meilleur rendement. Le projet de loi C-49 contribuera à corriger le déséquilibre entre les pouvoirs des chemins de fer et les expéditeurs qui en sont captifs.

Les dispositions clés du projet de loi sont les suivantes: des outils permettront aux expéditeurs de tenir les chemins de fer financièrement responsables de leur service; les processus seront améliorés par l'intermédiaire de l'Office des transports du Canada si des problèmes se présentent; les responsabilités des sociétés ferroviaires seront plus claires dans la Loi sur les transports au Canada parce qu'elle offrira une meilleure définition de ce qui constitue un « service adéquat et approprié »; les exigences en matière de reddition de comptes et de plan d'intervention seront accrues.

S'il est adopté, le projet de loi C-49 contribuera à rééquilibrer les pouvoirs du marché grâce à des mesures qui obligeront les chemins de fer à fonctionner comme s'ils étaient en concurrence. C'est une bonne politique économique et publique.

L'élément le plus important est l'accroissement des responsabilités des chemins de fer, mais toutes les dispositions sont importantes. Il importe d'améliorer les procédures de l'Office des transports du Canada pour que les problèmes soient détectés et réglés avant qu'ils ne dégénèrent. Cette amélioration, s'ajoutant à la définition de ce qu'est un service de chemin de fer adéquat, contribuera à faire en sorte que le système de transport du Canada réponde aux attentes de nos clients, tant au Canada qu'ailleurs dans le monde.

Aucune mesure législative n'est parfaite et le projet de loi C-49 ne fait pas exception. Cereals Canada a présenté un certain nombre d'amendements techniques. L'adoption de ces amendements ne devrait pas retarder tellement l'adoption du projet de loi et améliorerait grandement la mesure sur le plan de la transparence. Les quatre premiers amendements présentés dans notre mémoire portent sur ce sujet. Ils contribueront par ailleurs à l'alignement de la réglementation en Amérique du Nord sur le territoire du Canada et des États-Unis.

Les amendements que nous présentons permettront aussi d'améliorer la planification opérationnelle, comme le propose le cinquième amendement que nous présentons dans notre mémoire. Les trois derniers amendements permettront d'améliorer l'accès aux outils propres au marché concurrentiel pour redresser le déséquilibre des forces du marché.

Je suis prêt à répondre à vos questions concernant les observations que je viens de vous présenter ou se rapportant au mémoire plus détaillé que je vous ai distribué.

• (0945)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Dahl.

Nous allons maintenant passer à M. Masterson qui représente l'industrie de la chimie.

M. Bob Masterson: Encore merci, madame la présidente.

C'est un honneur de figurer parmi les témoins qui comparaissent devant votre comité au moment où il effectue l'étude du projet de loi C-49, loi sur la modernisation des transports. Nous allons profiter du temps relativement court que nous passerons en votre compagnie aujourd'hui pour vous faire part de trois messages clés au nom du secteur de l'industrie chimique du Canada. Le mémoire que nous avons déposé au Comité fait état de ces messages et propose quelques réflexions à propos du projet de loi C-49.

Voici brièvement nos trois commentaires. Tout d'abord, il est important de reconnaître que l'industrie chimique joue un rôle majeur dans l'économie canadienne et qu'un réseau de transport ferroviaire efficient et compétitif est indispensable au succès de notre secteur. Le deuxième élément important que j'aimerais souligner est que nous applaudissons avec enthousiasme les efforts du ministre Garneau et de son ministère. Ils nous ont écoutés et les mesures contenues dans *Transports 2030* et dans le projet de loi C-49 tiennent véritablement compte des préoccupations exprimées de longue date par notre industrie au sujet du système de transport ferroviaire des marchandises au Canada. Enfin, nous souhaitons que le projet de loi C-49 soit adopté sans tarder et nous ne désirons pas y introduire de nouvelles mesures, mais nous estimons cependant que certains amendements sont nécessaires pour que les dispositions de la loi atteignent leurs objectifs prévus.

Permettez-moi de commencer par vous donner quelques informations au sujet de notre secteur afin de souligner l'importance que revêt le projet de loi C-49 pour appuyer les perspectives de croissance de notre industrie. L'industrie chimique canadienne est essentielle à l'économie de notre pays. Nous sommes le troisième plus grand secteur manufacturier du Canada et la valeur de nos expéditions s'élève annuellement à plus de 53 milliards de dollars. Près de 73 % de ces expéditions sont destinées à l'exportation, ce qui fait de notre industrie le deuxième plus grand exportateur manufacturier du pays.

Comme beaucoup de Canadiens, vous ignorez probablement le rôle qu'exercent les produits chimiques dans notre économie, mais il est important de savoir que 95 % des produits manufacturés ont un lien direct avec l'industrie de la chimie. C'est le cas de tous les secteurs principaux de l'économie canadienne: l'énergie, les transports, l'agroalimentaire, ainsi que les secteurs de la foresterie, des mines et de l'exploitation des métaux. De même, notre industrie produit des biens essentiels pour les collectivités et pour la qualité de vie des Canadiens. C'est le cas notamment de certains produits dangereux: des produits comme le chlore, qui sert à purifier l'eau potable, et l'acide sulfurique, qui sert à la fabrication d'engrais.

Il est tout aussi important de souligner que l'industrie chimique est un secteur en pleine croissance, tant à l'échelle internationale qu'en Amérique du Nord. Au cours des cinq dernières années, plus de 300 investissements à l'échelle internationale, d'une valeur comptable de plus de 230 milliards de dollars canadiens ont été annoncés dans le secteur de la chimie, aux États-Unis seulement. Le Canada a bénéficié d'une petite partie seulement de cette première vague d'investissements, mais nous pensons que nous serons sans doute en mesure d'obtenir une part de la prochaine vague d'investissements.

Plus des trois quarts des expéditions annuelles de l'industrie chimique au Canada font appel au transport ferroviaire. Par conséquent, les coûts et le service de transport ferroviaire sont deux des plus importants facteurs que les investisseurs prennent en compte lorsqu'ils décident d'implanter une nouvelle usine ou d'agrandir leurs installations au Canada. Par conséquent, la compétitivité de notre

industrie et ses perspectives d'investissements sont intimement liées à un service de transport ferroviaire fiable et concurrentiel.

Comme je l'ai déjà mentionné, nous tenons à souligner que nous applaudissons les efforts du gouvernement et que nous soutenons les mesures relatives au transport ferroviaire énoncées dans *Transports 2030* en vue de développer « un programme à long terme pour un réseau ferroviaire plus transparent, équilibré et efficace qui achemine nos biens vers les marchés mondiaux de façon fiable ». En ce qui a trait au projet de loi C-49, nous sommes d'avis que le gouvernement a trouvé un juste équilibre entre les besoins et les préoccupations des expéditeurs et des transporteurs ferroviaires. Nous pensons par ailleurs que les dispositions du projet de loi répondent aux préoccupations que nous avons soulevées au cours des consultations effectuées par le groupe d'étude Emerson et, plus récemment, avec le ministre Garneau en prélude à la publication du rapport *Transports 2030*.

Plus précisément, le projet de loi C-49 prend en compte les importantes questions de la transparence et de l'actualité des données, le pouvoir du marché, les droits des expéditeurs, la réciprocité, les tarifs équitables et l'interconnexion prolongée. Le projet de loi propose également d'importantes mesures visant à intégrer les meilleures technologies disponibles en matière de sécurité à l'aide de dispositifs de vidéo en cabine et d'enregistreurs de données qui sont utilisés dans d'autres secteurs des transports depuis de nombreuses années.

Globalement, l'ensemble des mesures proposées par le projet de loi C-49 a le potentiel d'encourager une relation plus équilibrée entre les expéditeurs et les transporteurs, alors que les réalités du système de transport actuel s'opposent à l'instauration d'un environnement commercial normal. Par conséquent, nous croyons que le projet de loi C-49 offre à notre secteur une occasion rare d'applaudir l'intervention du gouvernement en vue de créer des conditions propices aux activités commerciales.

Cependant, le mot clé que je tiens à souligner dans ce que je viens de dire est « potentiel ». Nous estimons que le projet de loi C-49 répond aux besoins des expéditeurs, nous croyons qu'il représente un effort important en vue d'établir une relation plus équilibrée entre les expéditeurs et les transporteurs à l'intérieur d'un marché par ailleurs non concurrentiel et nous ne sommes pas venus ici aujourd'hui pour vous proposer d'étudier des mesures supplémentaires.

● (0950)

Néanmoins, nous craignons que certaines mesures définies et décrites dans le projet de loi ne produisent pas les effets désirés. En particulier, dans le cas des dispositions du projet de loi concernant la transparence des données, nous recommandons fortement que ces dispositions incluent des données ventilées par produit de base sur les tarifs, les volumes et le niveau de service afin de permettre la prise de décisions en matière d'investissement et l'évaluation d'un service équitable et adéquat. À ce titre, nous recommandons aussi que ces données soient disponibles plus rapidement pour les expéditeurs grâce à l'établissement d'un échéancier de mise en oeuvre de la réglementation.

Dans le même ordre d'idées, nous recommandons que la loi indique clairement que les compagnies de chemin de fer sont tenues d'offrir le niveau de service le plus élevé qu'elles peuvent raisonnablement fournir. La formulation actuelle nous paraît ambiguë, étant donné qu'elle n'assimile pas « un service adéquat et approprié » avec le plus haut niveau de service raisonnable dans les circonstances. Il faudrait clarifier cette mesure pour toutes les parties concernées.

En ce qui a trait aux pouvoirs de l'Office des transports du Canada et au processus de règlement informel des différends, nous recommandons que les pouvoirs de l'office soient élargis afin qu'il puisse agir de sa propre initiative et d'enquêteur de façon indépendante pour s'assurer que les règlements informels convenus sont mis en oeuvre et prennent effet et que les décideurs politiques et les intervenants puissent discerner les grandes tendances en matière de rendement du transport ferroviaire.

Enfin, et peut-être surtout pour nous, l'intention des dispositions du projet de loi concernant l'interconnexion de longue distance est des plus bienvenues. Tel que noté dans le propre document d'étude du gouvernement, les mesures précédentes concernant les prix de ligne concurrentiels ont été peu appliquées et n'offraient pas une contribution appréciable à l'établissement d'un environnement plus équilibré entre les expéditeurs et les transporteurs. Nous craignons toutefois que les limites et les exclusions particulières imposées par le projet de loi à l'interconnexion de longue distance entraîneront une sous-utilisation de ces dispositions et les rendront donc inefficaces. Beaucoup de nos membres sont des expéditeurs captifs pour qui le transport routier n'est pas une option. Pour plus de 50 % de nos membres, le transport routier n'est plus économiquement viable sur une distance de 500 kilomètres. Par conséquent, nous recommandons l'élimination des conditions qui s'appliquent expressément aux produits toxiques à l'inhalation, au trafic provenant d'un rayon de moins de 30 kilomètres d'un autre point d'interconnexion, et des exclusions se rapportant à certains corridors à haut volume.

Madame la présidente, compte tenu du temps limité dont je dispose, je vais m'arrêter ici et je me tiens prêt à répondre aux questions que vous voudrez bien me poser. Merci encore de m'avoir donné la possibilité de venir témoigner aujourd'hui.

• (0955)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Masterson.

Nous allons maintenant donner la parole aux Producteurs de grains du Canada. Monsieur Nielsen, s'il vous plaît.

M. Jeff Nielsen: Je vous remercie, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je vous remercie de me donner l'occasion de présenter des commentaires au sujet de cet important projet de loi. Les Producteurs de grains du Canada représentent 50 000 producteurs de grains, de légumineuses à grains, d'oléagineux et de soya des diverses régions du Canada. Nos membres se répartissent des provinces de l'Atlantique jusqu'à la région du Peace Country, en Colombie-Britannique. Nous sommes la seule organisation nationale gérée par des agriculteurs qui représente tous les producteurs de grains exportés dans le monde. Étant donné que les agriculteurs comme moi font affaire sur les marchés d'exportation, nous sommes extrêmement tributaires d'un réseau ferroviaire fiable et compétitif.

Je cultive une exploitation de céréaliculture constituée en société et appartenant à ma famille, dans le centre-sud de l'Alberta, près de Olds. Je cultive le blé, l'orge de brasserie et le canola. En ce moment, nous sommes en pleine moisson. Comme il pleut aujourd'hui, j'ai pu prendre un jour de congé et venir ici. En tant que cultivateur, c'est important pour moi de venir présenter ici personnellement mes réflexions au sujet du projet de loi C-49.

Par le passé, nous avons beaucoup apprécié le travail effectué par votre comité, y compris l'excellente étude que vous avez consacrée à l'ancienne Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, et les recommandations que vous aviez présentées au gouvernement. Comme l'a mentionné Cam, le rapport Barton a souligné l'importance de l'agriculture et précisé la vision

qu'entretient le gouvernement quant à ses objectifs et la possibilité pour l'agriculture d'augmenter ses exportations jusqu'à un niveau de 75 milliards de dollars d'ici 2025. Nous sommes heureux que le gouvernement ait reconnu la situation et qu'il ait présenté le rapport Barton au Parlement.

Les Producteurs de grains du Canada ont applaudi à l'annonce de cette nouvelle loi en décembre dernier et nous espérons que le projet de loi sera adopté en troisième lecture et recevra la sanction royale le plus tôt possible, afin d'éviter les problèmes avec la récolte de cette année, étant donné que l'automne est à nos portes et que l'hiver n'est plus très loin. J'expédie l'ensemble de mes récoltes par voie ferroviaire. Nous devons pouvoir compter sur un système ferroviaire qui fonctionne bien pour moi, mais aussi pour nos clients. Vous savez que les clients ont le choix de s'adresser ailleurs. Il est impératif que le Canada dispose d'un réseau ferroviaire efficace et réactif pour nous permettre d'expédier nos récoltes vers les marchés d'exportation.

À ce sujet, je crois que le projet de loi C-49 comporte des dispositions permettant de tenir les transporteurs financièrement responsables des services qu'ils offrent. Je vais vous donner un exemple de la façon dont cela pourrait fonctionner pour mon exploitation agricole.

À l'heure actuelle, il n'y a aucun moyen de sanctionner les transporteurs ferroviaires lorsqu'ils fournissent un mauvais service. Cette absence d'obligation de rendre compte a des répercussions sur tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement et, au bout du compte, sur les agriculteurs. Je vends ma production tout au long de l'année, en fonction de mes besoins financiers et lorsque les cours sont les plus intéressants pour mon exploitation. Disons que je décide de vendre 200 tonnes de canola en février parce que j'ai noté une hausse des cours et aussi parce que j'ai une facture à acquitter en février. Je ne choisirais pas spontanément le mois de février, puisqu'il fait moins 20 degrés à ce moment-là et que j'aurais peut-être à pelleter la neige, mais je suis prêt à expédier du grain à n'importe quelle période de l'année, à partir du moment où j'ai signé des contrats.

Arrive le mois de février. Il fait froid, il neige et je m'appête à expédier du grain. J'ai installé le matériel et je suis prêt à charger le grain quand je reçois un appel du silo-élévateur pour me dire que le train n'est pas arrivé. Le convoi est retardé de plusieurs semaines. Plus tard, quand je rappelle, j'apprends que le train est encore retardé. Nous sommes à présent à la fin avril et je commence à préparer mes machines pour les semences de la prochaine récolte. J'ai dû reporter le remboursement de mes prêts agricoles parce que je n'ai pas pu vendre les grains comme je l'avais prévu au mois de février.

Cela a eu des conséquences graves pour moi personnellement ainsi que pour mon exploitation agricole. Mon négociant en grain a lui aussi été touché. Il avait réservé ce canola pour un client étranger. Or, le grain n'est pas arrivé à temps au port et les navires céréaliers ont dû attendre longtemps dans le port de Vancouver. Cela aussi coûte de l'argent. Cela s'appelle les frais de surestaries, frais qui, tôt ou tard, me seront transmis, en tant que producteur.

En revanche, ma compagnie céréalière se voit imposer une amende par le transporteur ferroviaire si le chargement n'est pas effectué dans un certain laps de temps, alors qu'elle ne peut pas imposer une amende au transporteur ferroviaire qui n'a pas fourni un train dans les délais prévus. J'ai vu des wagons attendre pendant plus d'une semaine après avoir été chargés sans qu'aucune pénalité ne soit imposée aux compagnies ferroviaires. Le retard de ce train pendant une semaine se répercute sur le prochain train prévu et cela fait boue de neige.

Nous sommes tous au courant de l'immense gâchis qui s'est produit au cours de l'hiver 2013-2014. Au cours de ma carrière de céréaliculteur, j'ai souvent été aux prises avec des situations comme celle-là. Je crois que j'ai perdu des occasions commerciales parce que je ne pouvais pas vendre mon grain sur certains marchés, faute de pouvoir le livrer. Certains contrats dont la livraison était prévue en décembre n'ont pu être honorés avant le printemps. Cela affecte bien entendu les cycles financiers des agriculteurs qui ne peuvent payer leurs factures et effectuer leurs remboursements. Certains clients, en particulier dans le secteur de l'avoine, ont perdu des marchés. Ces clients des États-Unis qui souhaitaient acheter de l'avoine canadienne, ont dû s'adresser à la Scandinavie pour répondre à leurs besoins.

Comme je l'ai déjà dit, nos clients ont d'autres choix. Si nous continuons à tolérer un service irrégulier et aléatoire de la part des transporteurs ferroviaires, nous allons perdre ces clients à jamais. Dans les Prairies, l'hiver revient chaque année. Parfois, il est plus rude que d'habitude.

● (1000)

Une des autres dispositions que nous accueillons avec plaisir dans le projet de loi C-49 se rapporte aux nouvelles exigences de déclaration de données et en matière de plan d'intervention pour les transporteurs ferroviaires. Nous espérons que nos compagnies ferroviaires adopteront rapidement des plans d'intervention sérieux et les publieront pour montrer qu'elles ont la capacité d'acheminer nos produits à destination dans les délais prévus.

À l'automne 2013, les producteurs agricoles, les compagnies céréalières et Statistique Canada savaient que la récolte allait être abondante et, comme Cam l'a signalé, c'est désormais la norme. Nous produisons régulièrement des récoltes plus abondantes et pourtant, nos compagnies ferroviaires n'étaient pas prêtes, à l'automne 2013. L'hiver est arrivé et tout a littéralement déraillé.

La collecte de données est un autre point important. Il est important pour nous de disposer d'un ensemble complet de données. Je félicite l'Agriculture Transportation Coalition et le Quorum Group pour les données qu'ils nous fournissent, car ces informations ont comblé d'importantes lacunes et nous ont aidés dans nos relations avec les transporteurs ferroviaires en les obligeant à rendre des comptes au cours de ces dernières années.

Dans le projet de loi C-49, nous apprécions également la capacité de l'Office des transports du Canada de jouer un plus grand rôle dans des secteurs comme l'amélioration de la résolution des différends. Le projet de loi définit plus clairement la responsabilité des transporteurs ferroviaires en matière de service adéquat et approprié. Je vois dans ces deux dispositions des avantages très nets, notamment l'assurance, très utile pour un producteur comme moi, que les problèmes pourront être reconnus et réglés avant qu'ils n'entraînent des conséquences graves pouvant aller jusqu'à la perte de certains marchés ou clients.

Les Producteurs de grains du Canada souhaitent présenter quelques recommandations qui permettraient, selon nous, de

renforcer le projet de loi. Je réitère qu'il est extrêmement important que la loi soit adoptée le plus rapidement possible afin que la récolte de cette année puisse être acheminée sans problème.

Les Producteurs de grains sont en faveur du maintien de la disposition actuelle concernant le revenu admissible maximal, le RAM, avec les ajustements pour les dépenses en capital, comme proposé dans le projet de loi C-49. Le RAM fonctionne bien actuellement et sa légère modification en vue de reconnaître et d'intégrer les investissements effectués par chaque transporteur ferroviaire devrait encourager plus d'investissements, ce qui permettrait à l'avenir de renforcer l'infrastructure. Je crois que le problème ici est notre flotte de wagons-trémies qui, comme vous le savez, vieillit considérablement.

Les dispositions concernant le RAM comportent une lacune flagrante, puisque le soya n'est pas inclus. Au nom de nos membres, nous demandons que la production de soya soit comprise parmi les cultures prévues à l'annexe II relative au RAM. La superficie consacrée à la culture du soya augmente chaque année dans les provinces des Prairies et ces produits sont, naturellement, expédiés par voie ferroviaire. Une telle mise à jour répondrait aux besoins courants d'une industrie qui n'avait pas été prévue à l'époque où le RAM a été établi. Ce serait une véritable modernisation de la loi. Nous avons pris connaissance des améliorations proposées et une fois que le projet de loi C-49 sera entièrement en vigueur, il faudrait entreprendre une révision complète des dispositions relatives au RAM, mais pas avant.

J'aimerais parler rapidement de l'interconnexion de longue distance. Dans la précédente Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, la limite d'interconnexion avait été portée à 160 kilomètres. C'était un outil très utile qui permettait à nos compagnies céréalières d'obtenir des modalités de service plus compétitives.

Afin d'illustrer l'importance de l'interconnexion, j'attire votre attention une fois de plus sur la production d'avoine. Les grands transformateurs des États-Unis achètent de l'avoine, produit dont le transport s'effectue par un couloir particulier, et ils doivent livrer ce produit à leur acheteur de façon régulière et au moment opportun. La crise que nous avons connue au cours de l'hiver 2013 nous a fait perdre de nombreux clients et l'industrie poursuit ses efforts afin de regagner ces marchés. La disposition d'interconnexion de longue distance a été utile pour de nombreux producteurs d'avoine. Étant donné l'utilité de cet outil, les Producteurs de grains du Canada craignent que les dispositions du projet de loi C-49 concernant les longues distances ne soient pas aussi efficaces ou ne répondent pas aux besoins de tous nos producteurs.

Nous vous prions de prendre connaissance des recommandations du Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes, groupe qui connaît une nouvelle vigueur et dont je fais partie. Vous les trouverez en annexe de notre mémoire. Selon nous, les amendements que le groupe a proposé d'apporter aux dispositions concernant les longues distances permettront d'offrir les mêmes conditions de sécurité et de fiabilité du marché qu'offraient les dispositions précédentes concernant l'interconnexion prolongée. Dès cette année, nous pouvons noter une augmentation de la demande aux États-Unis pour certaines de nos récoltes, en raison de la piètre qualité des récoltes américaines. Or, ces produits doivent être transportés par voie ferroviaire.

•(1005)

Les producteurs ne ménagent pas leur peine pour offrir au monde des grains, des oléagineux, des légumineuses à grains et du maïs de qualité supérieure. Nous sommes fermement convaincus que les objectifs fixés en matière d'augmentation des exportations sont réalisables et nous sommes prêts à collaborer avec le gouvernement pour les atteindre. Toutefois, il est indispensable que ce projet de loi soit adopté le plus rapidement possible pour que nous puissions nous appuyer sur un système de transport des grains fiable pour acheminer nos produits vers les marchés d'exportation.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de m'écouter.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Nielsen, et bonne chance pour les défis que vous devez relever dans vos activités quotidiennes. On a parfois tendance à oublier combien ces situations sont difficiles.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Madame Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à remercier toutes les personnes qui se sont jointes à nous aujourd'hui. Je vous remercie d'être venues.

Comme vous l'avez souligné, monsieur Nielsen, nous avons bien conscience que le calendrier de nos audiences ne s'harmonise pas très bien avec celui du secteur agricole, mais, comme on l'a déjà dit, c'est un important travail qui doit être fait. Le témoignage que vous présentez aujourd'hui est crucial pour fournir au Comité les informations nécessaires afin de trouver le juste équilibre dans le règlement des questions sous-jacentes du système de transport. Nous savons que ce n'est pas la première fois que votre participation a été sollicitée pour aider les parlementaires dans leurs délibérations en vue de structurer les dispositions législatives qui garantissent l'accès au marché et un moyen de transport efficace pour nos expéditeurs et nos producteurs.

Les témoins que nous avons entendus jusqu'à présent ont tous évoqué la nécessité d'apporter des changements à cette loi et tous ont soulevé les problèmes liés aux dispositions concernant l'interconnexion de longue distance. Le temps dont je dispose pour poser des questions à chacun d'entre vous étant limité, j'ai préparé deux questions auxquelles je vais demander à chacun d'entre vous de répondre.

Le projet de loi C-49 augmente-t-il la concurrence dans le service ferroviaire et quelle est l'option que vous préférez: l'interconnexion prolongée à 160 kilomètres telle que décrite précédemment dans la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, ou les dispositions concernant l'ILD contenues dans le projet de loi? J'aimerais que chacun d'entre vous réponde à ces deux questions.

M. Cam Dahl: Je vais répondre brièvement à vos deux questions. En effet, le projet de loi C-49 améliorera l'équilibre concurrentiel une fois qu'il aura été adopté. C'est pourquoi, nous demandons que, tout bien considéré, la loi reçoive la sanction royale le plus rapidement possible. Ce projet de loi contribuera à améliorer l'obligation de rendre compte des transporteurs ferroviaires, améliorera la transparence et nous rapprochera un peu plus des conditions qui existent dans un marché concurrentiel.

Cela étant dit, l'interconnexion prolongée a beaucoup servi à l'industrie du grain. C'était un outil efficace. Étant donné que nous souhaitons que le projet de loi C-49 devienne loi le plus rapidement possible, nous avons décidé de présenter aujourd'hui quelques

amendements concernant l'interconnexion de longue distance en vue d'améliorer l'efficacité de ces dispositions.

M. Bob Masterson: À la première question, je réponds oui. Nous sommes convaincus que les dispositions du projet de loi C-49 instaureront un environnement plus équilibré et plus compétitif dans le secteur du transport ferroviaire, mais nous devons nous rappeler que le mot « équilibré » est important. Ce n'est pas simplement une façon de calmer le jeu. Pour conserver notre position concurrentielle, il est indispensable que les transports ferroviaires demeurent compétitifs et rentables. Il n'est pas question ici de punir les transporteurs, mais, jusqu'à présent, la relation n'a pas été équilibrée. Nous pensons que les dispositions de ce projet de loi instaureront une relation plus équilibrée qui permettra à tous les intervenants de connaître le succès commercial et de développer nos entreprises à l'avenir.

Quant à votre deuxième question, la réponse peut varier, bien entendu. Contrairement peut-être au secteur agricole qui doit transporter de gros volumes dans une région géographique assez limitée, notre industrie est répartie dans toutes les régions du pays. Par conséquent, il faut tenir compte des situations différentes que vivent les divers producteurs dans un secteur extrêmement hétérogène. Cela dit, les dispositions antérieures ont été très bénéfiques pour certains producteurs. Ils en étaient satisfaits. C'est une des raisons pour lesquelles, au cours des consultations, notre secteur a demandé l'adoption de dispositions permanentes qui seraient ouvertes à tous les secteurs et qui permettraient réellement une amélioration grâce à la possibilité d'engager un dialogue commercial concurrentiel entre les fournisseurs de service, sur une base permanente.

J'espère que ma réponse sera utile. Merci.

•(1010)

M. Jeff Nielsen: Merci. Je partage les points de vue qui viennent d'être exprimés. Le projet de loi, annoncé en décembre, nous est apparu vraiment comme un cadeau du ciel. Il touche à beaucoup de sujets que nous avons explorés. Prenez les pénalités réciproques, la collecte de données et le « service adéquat et approprié ». Ce sont des choses que notre secteur réclame depuis longtemps. Il faut que les transporteurs ferroviaires soient astreints à une obligation de rendre compte. Comme l'a dit Cam, c'est un monopole, ou un duopole, si vous me passez l'expression. Je suis sur une seule ligne principale. Je pourrais avoir accès à une autre ligne, mais comme elle se situe à assez bonne distance de chez moi, je suis plutôt limité.

Pour ce qui est de l'interconnexion de longue distance, nous avons bien étudié la question avec le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes afin de présenter les amendements. Comme nous l'avons tous dit, Cam et les autres, il faut que le projet de loi soit adopté prochainement. Cet automne, la récolte sera abondante. Il faut que nous soyons en mesure d'écouler cette récolte sur le marché et à l'exportation.

Merci.

Mme Kelly Block: J'aimerais me pencher sur le sentiment d'urgence que je note chez nos témoins aujourd'hui. La question qui me vient à l'esprit devant ce sentiment d'urgence est la suivante.

Les dispositions de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain sont arrivées à échéance au milieu de l'été. Il ne vous reste donc aucun recours en matière d'interconnexion, hormis le droit de 30 kilomètres. Est-ce la raison du sentiment d'urgence que vous éprouvez pour l'adoption de ce projet de loi, afin que vous puissiez négocier des contrats avec certitude et à des conditions que vous pouvez présenter aux transporteurs ferroviaires?

M. Cam Dahl: Oui. Les protections dont bénéficiait l'industrie du grain en vertu de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain étaient des outils précieux. D'après moi, les dispositions de cette loi véhiculaient un message qui n'était pas uniquement destiné au Canada, mais également à nos clients. Je voyage beaucoup à l'étranger pour rencontrer nos clients et une des premières questions que l'on me pose toujours, que je sois au Bangladesh, au Japon ou au Nigéria, concerne la logistique des transports au Canada. Notre réputation a vraiment été égratignée par la crise que nous avons connue en 2013 et 2014. Nous ne pouvons pas nous permettre une autre crise de ce type.

Comme l'a dit Jeff, nous avons de grandes récoltes à acheminer, malgré la sécheresse qui a touché les Prairies, et nous devons pouvoir disposer des outils nécessaires pour éviter qu'en cas de problème, la situation se dégrade comme par le passé et prenne l'allure d'une grave crise systématique.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Masterson.

Tout d'abord, merci d'être venu. J'ai apprécié vos observations préliminaires et je suis très content que les ministres vous aient écouté. Beaucoup de nos témoins ont eu la même impression.

Rectifiez-moi si je fais erreur. Vous avez dit que les investissements aux États-Unis s'élèvent à 200 milliards de dollars et que les produits chimiques représentent 14 % du trafic ferroviaire. Je crois bien qu'aux États-Unis, l'industrie chimique peut également faire transporter ces produits par barges...

M. Bob Masterson: C'est exact.

M. Gagan Sikand: ... et ce type de transport n'est pas disponible au Canada. Je peux imaginer les conséquences que cela peut avoir pour votre industrie.

Pourriez-vous nous en parler un peu, s'il vous plaît?

M. Bob Masterson: C'est une question qui a déjà été soulevée. Le Canada a-t-il besoin de certaines conditions qui existent aux États-Unis et dont nous ne disposons pas? Plusieurs éléments nous amènent à répondre par l'affirmative. Pour répondre à la question de Mme Block, nous en avons besoin de manière urgente.

Aux États-Unis, les questions de transport sont facilitées par un certain nombre de facteurs. Tout d'abord, l'industrie et la population sont beaucoup plus homogènes et concentrées. Dans notre secteur, celui de la chimie, leurs ressources en gaz naturel, produits du pétrole et autres sont situées beaucoup plus près des côtes. Le Texas est sur la côte. La Louisiane aussi. Il est facile d'acheminer les produits sur le marché, en particulier grâce au transport par barge.

Le Canada dispose d'énormes ressources, exploitées en grande partie par l'industrie pétrochimique, qui sont concentrées dans l'Ouest du Canada — surtout l'Alberta. Malheureusement, la barrière des Rocheuses qui se dresse entre l'Alberta et la côte Ouest ne permet pas le transport de gros volumes par barge.

Par conséquent, le Canada est un marché différent. Nous avons de plus grandes distances à franchir pour acheminer les produits sur les marchés et, dans notre cas, 60 % de chaque tonne de produit que nous transportons sont acheminés de l'autre côté de la frontière, vers les États-Unis. Ce sont de longues distances. Notre industrie, comme beaucoup d'autres, est très interconnectée. Sur une base régulière, des chargements de produits transitent entre l'Alberta et le Texas

avant de revenir en Ontario, et même d'être acheminés au Mexique. Il serait impossible de transporter des millions de tonnes de produits par camion.

Nous devons nous contenter du système que nous avons... Si nous voulons que l'économie soit forte et si nous voulons attirer des investissements dans notre secteur, nous devons nous assurer que l'économie fonctionne de la manière la plus efficiente possible dans tous les secteurs. Les divers intervenants que vous avez entendus ont régulièrement souligné que le marché du transport ferroviaire n'est plus efficient et compétitif depuis de nombreuses années.

• (1015)

M. Gagan Sikand: Merci.

Je pense que M. Graham va utiliser le reste de mon temps.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Merci.

Monsieur Masterson, je vais commencer par vous, mais je n'aurai qu'une seule question à vous poser avant de passer à autre chose.

Les chemins de fer transportent beaucoup de marchandises dangereuses autres que les produits toxiques à l'inhalation. Dans l'industrie, on appelle certaines d'entre elles des « marchandises dangereuses spéciales », mais le personnel les qualifie tout simplement de « bombes ». Le transport de certaines de ces substances n'est même pas autorisé par camion.

Les grands transporteurs ont affirmé, lundi je crois, que votre industrie n'est pas captive puisque vous avez accès au transport routier. De votre côté, vous affirmez que ce n'est clairement pas le cas.

Beaucoup de ces compagnies disposent-elles d'autres options que celle du transport ferroviaire?

M. Bob Masterson: Voilà une excellente question à laquelle je vais demander à Mme Edwards de répondre. Elle est non seulement spécialiste du projet de loi C-49, mais également de toutes les questions relatives aux marchandises dangereuses.

Kara, est-ce que vous pouvez répondre à cette question?

Mme Kara Edwards (directrice, Transport, Association canadienne de l'industrie de la chimie): Le transport ferroviaire est souvent le mode de transport le plus sûr pour les marchandises très dangereuses, ou il permet le transport en wagons-citernes de plus gros volumes que par le transport routier. En raison de la circulation sur les routes et des différentes conditions auxquelles elle est soumise, le transport ferroviaire est souvent le mode de transport le plus sûr pour les marchandises dangereuses, en particulier les produits toxiques à l'inhalation et autres produits très dangereux.

Au Canada, je crois qu'il faut aussi se demander quelle est la quantité de ces produits extrêmement dangereux qui sont transportés en gros volumes. Seules de faibles quantités de produits toxiques à l'inhalation sont transportées par chemin de fer. Dans le cas du chlore, par exemple, beaucoup de nos compagnies membres n'envisagent pas le transport par voie routière, car elles jugent que le risque est trop élevé.

M. David de Burgh Graham: Merci.

M. Bob Masterson: Si vous le permettez, je vais vous raconter une anecdote pour vous aider à comprendre.

Le styrène est un autre produit dangereux. Autrefois, au Canada, les transporteurs acheminaient ce produit uniquement par chemin de fer. Il y avait une compagnie, dans la région de Kelowna, en Colombie-Britannique, qui transformait le styrène en résines pour approvisionner un petit, mais important secteur régional de fabrication de bateaux de plaisance. Malheureusement, le chemin de fer d'intérêt local qui desservait ces installations a décidé de cesser ses activités. Aucune des deux compagnies de chemin de fer de catégorie 1 ne voulant reprendre la voie d'intérêt local, le service a été suspendu.

Il n'y avait aucun moyen... Cela n'aurait pas été impossible de livrer ces marchandises par camion, mais les expéditeurs ne voulaient pas le faire. Après la fermeture de la ligne de chemin de fer, l'usine qui fabriquait les résines a cessé ses activités. L'usine étant fermée, les chantiers navals ont eux aussi décidé de cesser la production.

Certaines marchandises doivent absolument être acheminées par voie ferroviaire. C'est le seul moyen de les acheminer jusqu'au marché. Nos membres ne sont pas les seuls en cause, puisque nous approvisionnons d'autres industries. Les marchandises doivent pouvoir être acheminées jusqu'à elles.

M. David de Burgh Graham: J'étais à Kelowna la semaine dernière pour le caucus. On a découvert que la voie a été transformée en piste cyclable.

Il ne me reste que quelques secondes. J'avais plusieurs questions destinées à M. Nielsen, mais je n'aurai pas le temps de les poser.

Très rapidement, un wagon de marchandises a une durée de vie utile d'environ 40 ans. Quel âge ont les wagons de marchandises en service actuellement?

M. Jeff Nielsen: Je pense que certains d'entre eux ont plus de 40 ans. Ils ont été modifiés et rénovés, mais la majorité de nos wagons seront déclassés au cours des 10 à 15 prochaines années.

M. David de Burgh Graham: Merci.

M. Cam Dahl: J'aimerais rapidement faire la distinction entre les wagons-trémies qui appartiennent au gouvernement du Canada et qui datent des années 1980, et les wagons privés que louent les compagnies de chemin de fer et qui sont des wagons modernes à grande capacité.

• (1020)

M. David de Burgh Graham: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Bonjour, madame la présidente.

Je salue officiellement tous mes collègues en cette troisième journée qui nous apporte un éclairage. De grandes lignes commencent à se dessiner, auxquelles, j'en suis certain, notre comité ne sera pas insensible. Espérons qu'il en sera de même pour le gouvernement.

La première question que je voudrais poser aux témoins concerne ce que j'appelle des flous artistiques. La rédaction d'un projet de loi n'est pas une oeuvre romanesque ni un contrat d'affaires. Deux de vos organisations ont insisté sur le fait qu'il fallait revoir la définition d'un service adéquat et convenable.

Je vous avoue que j'aimerais entendre votre opinion sur cette question, parce que même moi j'y perds mon latin. Si un service est

adéquat, à mon avis, il doit être convenable aussi. Cela m'apparaît être une utilisation de synonymes pour essayer de noyer le poisson.

Vous souhaitez qu'on révise ces deux termes, mais que souhaitez-vous qu'on utilise comme mot ou comme définition sous-jacente?

[Traduction]

M. Bob Masterson: Je pense que nous avons proposé certaines suggestions dans nos commentaires. Dans notre mémoire, nous avons proposé d'éliminer toute ambiguïté et nous parlons du meilleur service ferroviaire qui puisse être raisonnablement offert. Peut-être que Mme Edwards peut nous donner d'autres détails à ce sujet.

Mme Kara Edwards: Je pense que l'important est de déterminer à quel moment le service n'est plus adéquat. Il est important d'en tenir compte également. Je pense que la Western Canadian Shippers' Coalition a très bien expliqué les différences principales, hier.

Nous pourrions proposer et soumettre un texte juridique au comité si cela peut s'avérer utile. Nous n'avons pas apporté un exemplaire du texte indiquant précisément les changements terminologiques. D'ailleurs, ils étaient très mineurs, mais ils permettraient de gagner du temps et d'éviter à l'avenir de faire appel aux tribunaux pour clarifier le texte.

M. Cam Dahl: Brièvement, je ne suis pas un avocat spécialisé dans les transports et je ne dirais donc pas que les amendements du projet de loi C-49 sont parfaits, mais le projet de loi propose de renforcer ou de mieux quantifier la définition de service « adéquat et approprié ». Cette définition permet d'exiger des comptes de la part des compagnies ferroviaires. Une définition plus large permet d'améliorer l'obligation de rendre compte.

La définition est-elle parfaite? Probablement pas. Il faudra peut-être attendre que les avocats nous fournissent différents textes juridiques, mais c'est une grande amélioration par rapport aux dispositions de l'actuelle Loi sur les transports au Canada.

M. Jeff Nielsen: Je ne partage pas le point de vue exprimé dans les deux commentaires précédents.

Merci.

[Français]

M. Robert Aubin: De toute évidence, nous sommes ouverts à toute suggestion que vous pourriez nous faire parvenir.

Monsieur Masterson, vous nous avez donné des exemples concrets qui aident à comprendre la réalité sur le terrain, surtout pour moi qui suis peut-être à des années-lumière de ce monde.

Dans votre rapport, vous faites aussi une recommandation pour que les pouvoirs d'enquête de l'Office soient augmentés. Pourriez-vous me donner un exemple de ce que pourrait faire l'Office pour être plus efficace s'il avait des pouvoirs accrus?

[Traduction]

M. Bob Masterson: Encore une fois, je me tourne vers Mme Edwards. Elle côtoie souvent le personnel de l'Office des transports et elle est mieux placée pour s'exprimer au nom de nos membres.

Mme Kara Edwards: Dans le cas des pouvoirs de l'office, nous estimons qu'ils faciliteront les recours s'ils sont étendus aux expéditeurs. Par ailleurs, en raison des limites qui lui sont imposées actuellement, l'office ne pourrait pas aussi facilement déterminer quand certains cas relèvent du système élargi. Grâce à l'élargissement de ses pouvoirs, l'office sera en mesure d'examiner certains cas afin de vérifier leur conformité ou s'assurer que les procédures sont suivies une fois que les mesures auront été mises en place. C'est ce que nous souhaitons indiquer dans notre mémoire.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Il me reste encore une minute.

Je poserai rapidement une question à M. Nielsen.

Je crois que vous avez fait allusion au fait que le soya était exclu de l'annexe et qu'il devrait y paraître. C'est une anomalie et je suis d'avis, comme vous, que le soya devrait y être.

Le projet de loi C-49 devrait-il prévoir un mécanisme de révision des produits qui figurent sur la liste puisque nous savons que l'agriculture change rapidement? Les habitudes alimentaires changent et les habitudes de l'industrie changent aussi. Le marché change et on peut comprendre qu'un agriculteur décide de modifier sa culture même si cela a des coûts élevés. Devrait-il y avoir un mécanisme pour revoir la liste régulièrement?

• (1025)

[Traduction]

M. Jeff Nielsen: Je ne suis pas vraiment d'accord. On a pu voir que notre secteur agricole a été en mesure d'adopter des technologies avancées pour l'entretien des sols tout en permettant de produire des récoltes de la meilleure qualité à l'échelle mondiale et ces récoltes ne cessent d'augmenter.

Nous multiplions les récoltes spéciales grâce à la technologie qui nous permet d'utiliser de meilleures techniques de sélection. La culture du soya se pratique désormais à moins de 40 milles de chez moi. Je ne sais pas encore si je serai un jour en mesure d'en faire pousser dans mon secteur. Ma région se situe dans une zone climatique différente, mais ces cultures se répandent. Certaines de ces cultures sont excellentes pour nos sols et par conséquent, nous devrions être en mesure d'inscrire de nouvelles cultures dans cette entente.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie nos témoins d'être venus nous rencontrer.

Avant de commencer, j'aimerais, si vous le permettez, souligner que nous avons un peu le coeur gros aujourd'hui. En Nouvelle-Écosse, nous avons perdu un grand homme politique hier, avec le décès d'Allan J. MacEachen qui a été vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères. C'est lui qui avait été chargé, à son époque, lorsqu'il détenait le portefeuille de la santé, de mettre en oeuvre le régime d'assurance-maladie. Mais malgré toutes les grandes réalisations dont il était l'auteur à Ottawa, il était surtout connu dans sa circonscription pour son dévouement après de ses électeurs. En tant que jeune parlementaire de Nouvelle-Écosse,

j'espère pouvoir suivre son exemple aujourd'hui et tout au long de ma carrière.

Toujours dans l'idée de travailler à la promotion du Canada atlantique, je ne peux m'empêcher de noter que les dispositions d'interconnexion prolongée qui existaient dans le projet de loi C-30 ont eu des effets sur un secteur particulier et une région particulière. Monsieur Masterson, vous êtes peut-être le mieux placé pour répondre à cette question, mais je crois que M. Nielsen nous a dit que son association avait aussi des membres au Canada atlantique. Dans quelle mesure ce projet de loi s'adresse-t-il à différents secteurs des diverses régions du pays et pas seulement à une seule région importante?

M. Bob Masterson: Comme je l'ai dit, en ce qui nous concerne, notre industrie est très hétérogène. Elle n'est pas présente dans toutes les régions du pays. Elle est très complexe et fabrique un grand nombre de produits différents. Selon nous, les mesures proposées constituent un juste équilibre. Si elles peuvent être ajustées tel que proposé, elles bénéficieront à toutes les régions du pays.

Nous n'avons noté aucune lacune régionale dans les dispositions existantes. Nous pensons que tous les expéditeurs du pays en bénéficieront.

M. Sean Fraser: Je ne me souviens plus quels sont les témoins qui ont parlé de l'importance des données et de la transparence. Je crois que plusieurs y ont fait allusion. Je crois qu'il existe en ce moment une disparité entre les dispositions du projet de loi et la situation qui existe aux États-Unis, par exemple.

Sans vouloir risquer d'interférer dans les renseignements exclusifs des compagnies ferroviaires, j'aimerais savoir à quoi nous pouvons raisonnablement nous attendre. Est-ce que la norme idéale que nous visons est l'harmonisation des systèmes américains et canadiens? Quels types de données seraient les plus utiles pour les expéditeurs, sans compromettre les renseignements exclusifs des compagnies ferroviaires?

M. Cam Dahl: C'est une excellente question. Il est évident que les données sont indispensables à l'application du concept de reddition de comptes. Elles sont également indispensables pour la réalisation du but prévu dans le projet de loi qui consiste à permettre la préparation de plans d'intervention, ainsi que la planification de la capacité. Ces données sont absolument indispensables.

Certains des amendements que nous avons proposés visent à réduire le délai de présentation de ces données, avec précisément en tête les objectifs du projet de loi visant à assurer, par exemple, que les données sont fournies en moins d'une semaine pour qu'elles soient utiles aux expéditeurs, plutôt que trois semaines plus tard, quand elles ont perdu une bonne partie de leur utilité. En effet, de telles données seraient peut-être utiles pour un universitaire, mais pas pour une personne chargée de planifier une livraison à Vancouver, en tenant compte du retard d'un train.

Pareillement, l'entrée en vigueur des dispositions concernant les exigences en matière de déclaration de données n'est pas quelque chose de nouveau. Vous demandez ce qui se passe aux États-Unis. Là-bas, les compagnies de chemin de fer sont déjà tenues de fournir ces données au Surface Transportation Board. Il ne sera pas nécessaire de mettre en place de nouveaux systèmes.

Ces données sont absolument indispensables pour les plans d'intervention et la planification de la capacité et il n'y a aucune raison de retarder la mise en oeuvre de ces dispositions pendant un an après l'entrée en vigueur du projet de loi.

M. Jeff Nielsen: Je partage tout à fait ce point de vue. Le CN et le CP fournissent ce type de données au Surface Transportation Board des États-Unis. Ces données ne sont pas différentes de celles qu'ils pourraient nous fournir.

Le Quorum Group, qui reçoit l'appui du gouvernement fédéral, obtient les données au bout de plusieurs semaines, peut-être trois ou quatre semaines plus tard. L'Agriculture Transportation Coalition se place du point de vue de l'industrie. Elle n'obtient pas les données des compagnies ferroviaires. Nous essayons de composer avec cela.

• (1030)

M. Sean Fraser: En ce qui a trait au délai, monsieur Dahl, je sais que vous venez de mentionner qu'une semaine pourrait être raisonnable par opposition à trois ou quatre semaines. Mais je suis sûr que vous pensez que les meilleures données sont celles qu'on peut obtenir en temps réel.

D'après vous, quel serait le délai raisonnable que vous pourriez accepter afin d'être en mesure de prendre de meilleures décisions commerciales?

M. Cam Dahl: C'est la raison pour laquelle le mémoire que nous vous avons présenté contient trois propositions très précises.

Ce sont les amendements proposés 1a) à 1c) qui réduisent ce délai, ainsi que certaines dispositions précises de la disposition 51.4, de la disposition 77(5) et de la disposition 98. Ces amendements visent expressément à réduire le délai de production de rapports à une semaine, plutôt qu'à trois semaines au total. Cela est conforme à la norme qui s'applique aux États-Unis.

M. Sean Fraser: Si vous me permettez de changer de sujet pendant un instant, je crois que vous avez tout à fait raison de dire que le transport de nos marchandises en temps opportun est absolument essentiel dans un monde où le commerce est désormais global. À mon sens, les gouvernements ne sont pas très habiles à faire comprendre à la population des collectivités que nous représentons que le commerce international est excellent pour les petites entreprises ainsi que pour les travailleurs locaux.

Avons-nous étudié l'impact économique des pertes qui ont été subies à cause de notre incapacité à transporter des marchandises en temps opportun, en utilisant peut-être l'exemple des marchés que nous avons perdus en Scandinavie en 2013? Pouvons-nous nous appuyer sur une évaluation de l'impact économique pour faire savoir dans nos collectivités que des emplois vont disparaître si nous ne faisons rien?

M. Jeff Nielsen: Je pense que cela a déjà été fait. Nous avons des données... Malheureusement, je ne me souviens pas des chiffres concernant les pertes subies au cours de la récolte 2014, mais je peux vous assurer que c'était des montants considérables. Comme l'a dit Cam, c'est notre réputation qui est en jeu.

Pratiquement chaque mois, il y a des récoltes qui se font un peu partout dans le monde. Nous sommes confrontés à la concurrence de ce marché lorsque nos récoltes parviennent à maturité à cette période de l'année — soit en septembre et octobre. Nous devons nous assurer d'avoir accès à ces marchés.

L'hiver est à nos portes et comme l'a mentionné Bob, il y a les Rocheuses à l'ouest de mon exploitation. Notre grain doit franchir ces montagnes. C'est un gros défi, mais nous devons être en mesure de garantir à nos clients que nous sommes un fournisseur fiable de produits de qualité.

La présidente: Merci, monsieur Nielsen.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je vais commencer mes questions en mentionnant que lundi nous avons beaucoup parlé de sécurité et des droits des passagers. Hier, nous avons beaucoup parlé de sécurité et de pratiques commerciales, ce qui touche finalement la sécurité. Nous parlons aujourd'hui des niveaux de service fournis au client.

Comme je l'ai dit hier, une bonne partie des aspects de la sécurité dont nous parlons concernent en fait les pratiques commerciales. Il s'agit de savoir si nous allons pouvoir mettre en oeuvre la vaste stratégie en matière de transport que propose le projet de loi C-49, en adoptant de bonnes pratiques commerciales, des niveaux de service élevés, ce qui nous permettra d'introduire nos produits dans les marchés, tant nationaux qu'internationaux.

J'aimerais aller un peu plus loin sur ces questions. Dans l'ancienne vie que j'ai vécue au palier municipal, nous parlions constamment de ces sujets. Nous essayions constamment, dans les activités quotidiennes de la mairie, de faire en sorte que nos activités s'exercent dans un environnement convivial et efficace. C'est ce que je constate ici. Une des choses que nous avons faites à cette époque et qui, je le constate, se produit actuellement au palier national, consistait à parfois jouer un rôle dans le monde des affaires, non pas en tant que gouvernement, mais en tant que partenaire. À cette époque, nous avons conclu un partenariat avec une compagnie de chemin de fer d'intérêt local parce que celles de la catégorie 1 nous avaient abandonnés. Pour éviter que se produise chez nous ce qui se passait dans les provinces avoisinantes, nous avons acheté une compagnie de chemin de fer que nous avons exploitée et fait fonctionner. Nous avons invité un exploitant de chemin de fer de ce type à faire partie de notre direction pour être certain que les sociétés qui dépendaient de ces chemins de fer continuent à prospérer et à obtenir le service dont elles avaient besoin.

J'aimerais avoir ici un dialogue comme celui que nous avons eu à l'époque, le même genre de dialogue, mais qui se tiendrait ici à Ottawa. Les entreprises estiment souvent qu'elles sont abandonnées par les services de transport traditionnels. Cela peut concerner le transport par eau, le chemin de fer, le transport terrestre ou aérien. Cela pourrait être le fait du gouvernement ou du secteur privé. Les chemins de fer d'intérêt locaux en sont un exemple. Nous savons que ce service est rendu directement aux entreprises et qu'il fournit un lien vers des réseaux de transport plus vastes. Bien souvent, l'avenir d'une entreprise dépend de ce lien et de ce réseau.

La question que je vais vous poser est double. Premièrement, est-il possible de transporter vos produits par camion ou par un autre moyen de transport? Je crois que j'ai déjà obtenu cette réponse lorsque vous avez répondu non. Nous savons que certaines sociétés ont cessé leurs activités parce que ces lignes de chemin de fer avaient été abandonnées et que personne n'avait voulu reprendre une ligne de chemin de fer d'intérêt local.

Deuxièmement, le projet de loi C-49 traite du réseau de transport en général et d'une vaste stratégie en matière de transport. Vous qui travaillez tous les jours dans ce domaine, pouvez-vous nous présenter des recommandations grâce auxquelles le projet de loi pourrait fournir aux exploitants de ces chemins de fer un mécanisme qui leur permettrait de reprendre ces lignes abandonnées pour ne pas nuire aux économies locales et pour que les collectivités locales demeurent prospères?

•(1035)

M. Bob Masterson: De notre point de vue, les chemins de fer d'intérêt local sont très importants et nous avons souligné qu'on avait minimisé leur importance dans le programme relatif aux transports pour 2030. La plupart de nos producteurs transportent leurs produits sur le premier kilomètre, une distance essentielle, et surtout, lorsque vous essayez de vous rendre dans une scierie du Nord de la Saskatchewan, le dernier kilomètre s'effectue également sur une ligne d'intérêt local.

Ces lignes sont essentielles, et cet aspect va au-delà des dispositions du projet de loi C-49. Nous avons déjà soutenu dans les mémoires que nous avons présentés au Comité des finances que, compte tenu de l'importance du rôle que jouent les lignes d'intérêt local pour le secteur manufacturier, nous devrions réfléchir à offrir les incitations à l'investissement prévues pour ce secteur aux lignes de chemin de fer d'intérêt local. Nous pourrions peut-être utiliser les moyens dont nous nous servons comme incitation à l'investissement et à la croissance pour faire en sorte que ces lignes d'intérêt local soient rentables. Il est bon de rappeler que, lorsque ces lignes de chemin de fer cessent leurs activités, cela a un effet dévastateur sur nos membres, sur nos clients et sur de nombreuses collectivités.

M. Vance Badawey: Nous sommes en train de dialoguer. C'est ce que j'essaie de faire avec les recommandations que nous présentons au sujet du projet de loi C-49. Cela pourrait également concerner les délibérations du Comité des finances, notamment, ainsi que les stratégies en matière d'économie et de transport qui pourraient être adoptées à l'avenir.

Pour aller un peu plus loin, nous constatons que les problèmes découlent de la difficulté d'obtenir des capitaux. Il est évident que ces compagnies abandonnent ces lignes de chemin de fer parce que le ballast, les rails ou les traverses se détériorent. Au lieu d'y consacrer du capital, ces compagnies abandonnent complètement leurs activités dans ce domaine parce qu'elles ne sont pas rentables. Pensez-vous qu'il serait nécessaire de prendre des mesures, non pas seulement du côté de l'exploitation de ces lignes, mais également du côté de l'accès aux capitaux, avant que ces choses se produisent?

Je le mentionne parce que nous avons acquis de nombreuses immobilisations pour nos infrastructures. Il y a les chemins de fer et le transport par eau. Il y a la voie maritime du Saint-Laurent, où l'on constate que les canaux et les quais tombent en ruine et que nous n'investissons aucunement dans ces infrastructures. Avant d'en arriver au point d'être obligé d'abandonner ces infrastructures, rôle que pourrait jouer le gouvernement, d'après vous, pour que nous puissions les conserver?

M. Bob Masterson: Je vais vous fournir deux brèves réponses. Nous demanderons ensuite à nos collègues d'intervenir.

Premièrement, un aspect qui nous paraît très important, et les dispositions du projet de loi C-49 vont atténuer ce problème, est que nous avons besoin d'avoir un accès rapidement aux données nécessaires pour prendre des décisions. Sur un plan anecdotique, je peux vous dire que le port de Vancouver, en particulier, est pratiquement saturé. Nous réfléchissons à des plans de développement. Nous réfléchissons à une nouvelle installation de 6 à 10 milliards de dollars pour l'Alberta. Il faut ensuite comprendre que le marché pour de telles installations n'est pas l'Amérique du Nord, mais plutôt l'Asie. Comment allons-nous y transporter ces produits? Sur le plan anecdotique, c'est ce qui se passe et c'est la raison pour laquelle nous avons besoin de données et les dispositions que contient le projet de loi C-49 vont nous aider à comprendre où se trouvent les goulots d'étranglement.

Deuxièmement, encore une fois, nous sommes, dans l'ensemble, très satisfaits du travail qu'ont effectué le ministre précédent et le ministre actuel. Les plans d'infrastructure pour le transport qui ont été annoncés plus tôt cette année vont grandement contribuer à résoudre la plupart de ces problèmes. Sur le plan anecdotique, encore une fois, on nous a déclaré que ces plans nous donneraient la possibilité de nous attaquer à la question des lignes d'intérêt local.

La présidente: Je vous remercie.

Allez-y, monsieur Shields.

M. Martin Shields (Bow River, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci d'être venus ce matin. Je suis très heureux d'avoir obtenu l'information que vous nous avez fournie.

Pour ce qui est de l'ILD, je dirais que c'est une question régionale et très particulière, mais il demeure néanmoins des zones d'exclusion. Nous avons entendu hier Teck qui nous a parlé de monopole et de zones d'exclusion. C'est un problème.

Nous vous écoutons maintenant parler de votre situation et de vos activités. Parlez-nous des zones d'exclusion.

M. Bob Masterson: Tout à fait. Nous avons mentionné dans notre mémoire et dans nos commentaires ce que nous pensions à ce sujet.

Si nous voulons vraiment créer une relation commerciale plus compétitive et plus équilibrée entre les expéditeurs et les transporteurs, pourquoi alors ajouter des restrictions supplémentaires? Ce n'est pas un marché compétitif. Nous devrions faire tout ce que nous pouvons. Nous estimons qu'il faudrait certainement supprimer ces restrictions.

M. Martin Shields: Vous dites que nous devrions supprimer les zones d'exclusion situées dans ces couloirs.

M. Bob Masterson: Absolument.

M. Martin Shields: Très bien. Merci.

Je m'adresse maintenant aux producteurs de grains du Canada, que je remercie d'avoir mentionné l'avoine. Les gens ne le savent peut-être pas, mais la région dans laquelle vous vivez fournit la meilleure avoine pour les chevaux de course en Amérique du Nord. Vous expédiez l'avoine aux États-Unis parce que votre avoine possède la qualité que demande le secteur des courses de chevaux. Vous devez avoir accès au marché américain et vous cultivez l'avoine dans votre région. Je vous remercie de l'avoir mentionné. Il faut que cet aspect soit pris en compte.

Il faudrait également peut-être chercher à comprendre ce qu'est le secteur agricole. Je relie, dans un certain sens, le secteur agricole et les spéculateurs sur séance. Vous utilisez une technologie de pointe. Vous êtes des opérateurs de marché et les opérateurs ont besoin d'avoir accès aux marchés et donc de transporter des produits. Je pense que les gens ne savent pas que vous êtes aussi avancés techniquement que vous l'êtes. Vous souhaitez peut-être en parler à nouveau.

•(1040)

M. Jeff Nielsen: Merci.

Je ne fais pas d'avoine. Je trouve que c'est la céréale qui provoque le plus de démangeaisons. Il est beaucoup plus facile de travailler l'orge que l'avoine.

M. Martin Shields: Oui, c'est vrai.

M. Jeff Nielsen: C'est une excellente remarque. J'obtiens les cotes trois ou quatre fois par jour. On m'envoie des conseils concernant le marché. Je regarde quels sont les contrats à terme qui sont offerts pour mes produits. Habituellement, au printemps, une partie de mes récoltes fait déjà l'objet d'un contrat à terme. Je regarde mes échéanciers financiers, le moment auquel je dois faire des versements pour les terres, l'équipement, la machinerie, notamment. Je choisis les mois où je peux obtenir un bon prix et je sais ensuite que je paierai mes factures ce mois-là.

C'est ce qui explique que, lorsque le système se bloque, cela se répercute sur mes finances. J'ai eu la chance de connaître, avec le temps, un excellent banquier qui m'accorde une certaine marge, mais si nous pensons à la prochaine génération, aux jeunes agriculteurs qui entrent dans la profession, nous savons qu'ils n'auront pas cette possibilité. Ils n'auront pas eu le temps de se bâtir un crédit auprès d'une banque.

M. Martin Shields: Et avec les impôts... Laissons cela.

Quoi qu'il en soit, il y a un mot dans ce projet de loi, le mot « adéquat ». Certains d'entre nous travaillaient encore récemment dans le système d'éducation. J'ai passé beaucoup de temps dans le système d'éducation publique et dans l'éducation supérieure et selon la courbe en cloche, adéquat représente un C. Je pense que nous savons tous ce qu'est un C. Pour moi, cela est adéquat. Ce n'est pas une norme d'excellence.

Monsieur Dahl, voulez-vous répondre à cela, puisque vous en avez parlé?

M. Cam Dahl: Oui.

Cela fait très longtemps que l'on retrouve les mots « adéquat » et « approprié » dans la jurisprudence et dans les lois relatives au transport. Ces termes représentent en fait la norme minimale que doivent respecter les compagnies ferroviaires. C'est la raison pour laquelle ces mots sont utilisés. C'est le seuil le plus bas. C'est le seuil à partir duquel l'Office pense aux recours que peuvent exercer les expéditeurs. Ce n'est pas un objectif. C'est le strict minimum.

M. Martin Shields: D'accord. Nous savons que les besoins vont augmenter de près de 40 % au cours des 10 prochaines années et le système nous pose déjà des problèmes. Pour ce qui est du transport ferroviaire, si nous augmentons les expéditions de 40 %, qui est l'objectif recherché pour les 10 prochaines années, et si nous fonctionnons selon des normes minimales, que va-t-il se passer?

M. Cam Dahl: Ce sont en fait les marchés qui doivent définir nos besoins en matière de transport. Cela est un aspect essentiel. Il faut que ces besoins soient fonction des produits qu'offrent des agriculteurs comme Jeff et de ce qu'exigent les clients au palier international. Ce ne sont pas les fournisseurs de service qui doivent dicter quels seront les produits que nous pouvons fournir au marché.

Le niveau de service nécessaire dépend de ce qui se passe sur le marché. Il faut veiller à ce que le Canada soit en mesure de répondre à la demande non seulement interne et américaine, mais également à celle des marchés internationaux.

M. Martin Shields: Je vais revenir à l'industrie de la chimie. Si vous êtes en concurrence avec les États-Unis et qu'il y a des zones d'exclusion, est-ce que cela vous désavantage grandement, si vous comparez cette situation à celle d'une entreprise qui fournit le Canada ou les États-Unis en passant par notre marché?

M. Bob Masterson: Il est difficile de chiffrer les répercussions négatives que peut avoir une mesure donnée. Que savons-nous? J'ai mentionné, il y a un instant, que les États-Unis avaient investi plus de 250 milliards de dollars en infrastructures au cours des

cinq dernières années. Selon la conversion habituelle, le Canada aurait dû investir 10 % de cette somme. Nous aurions donc dû investir entre 25 et 30 milliards de dollars dans notre secteur au Canada au cours des cinq dernières années. Ce n'est pas ce qui s'est passé. Nous avons investi 2 milliards de dollars environ. Nous savons que nous avons beaucoup de rattrapage à faire pour que la situation de ce secteur au Canada soit suffisamment intéressante pour que les entreprises aient envie d'y investir.

Pour revenir à votre question précédente, il est possible qu'un C était une note suffisante au cours des années 1970, mais aujourd'hui, pour les personnes qui doivent transporter les récoltes de leurs fermes familiales ou pour l'économie en général, lorsque l'on veut attirer un plus grand pourcentage du marché mondial ainsi que des investissements, je peux vous dire qu'un C n'est pas une note acceptable.

J'aimerais ajouter une autre chose qui me paraît très importante et qui porte sur la question des données mentionnée plus tôt. Il faut établir une distinction entre les réclamations individuelles. Il y a toujours des raisons pour lesquelles les choses ne se passent pas comme elles le devraient, mais l'information la plus importante qui va sortir de tout ceci va nous dire quelles sont les grandes tendances. Notre système fonctionne-t-il comme il le devrait?

Si vous prenez le cas des États-Unis, au cours de la dernière année, une des compagnies de chemin de fer de la première catégorie a changé de propriétaire et dans les six mois, le Surface Transportation Board a envoyé des lettres et appelé des gens à Washington pour leur faire savoir que le service n'était pas acceptable et qu'il devait être renforcé. Je ne pense pas que nous puissions faire cela aujourd'hui, et c'est pourtant ce que nous devrions être en mesure de faire.

• (1045)

M. Martin Shields: Merci.

La présidente: Merci pour ces précisions.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Il n'y en a pas beaucoup qui vont comprendre ce que je vais dire, mais la réponse à ce qu'est un service « adéquat et approprié » est 42.

M. Bob Masterson: Et demi.

M. Ken Hardie: Au Canada, la capacité ferroviaire est-elle insuffisante? Y a-t-il assez de matériel?

M. Cam Dahl: C'est une question complexe. Cela dépend du moment auquel vous la posez.

Du point de vue des grains, si vous posez la question à la mi-juillet, la réponse est non. Si vous posez la question à la mi-novembre, la réponse est oui, parce qu'il y a des pics de demande sur les marchés internationaux, ainsi que sur les marchés internes. Cela dépend du moment de l'année et de la situation.

M. Ken Hardie: Pensez-vous qu'il y ait de la concurrence dysfonctionnelle entre les divers acteurs ou entre les expéditeurs?

M. Cam Dahl: Je ne pense pas, mais ce que je constate, en particulier pour le secteur des grains, c'est que ce secteur est tout à fait captif du transport ferroviaire. Il est impossible de transporter 20 millions de tonnes de blé par camion à Vancouver. S'il y a une situation d'urgence, si vous êtes une compagnie de chemin de fer, et si vous avez le choix entre transporter un produit que vous risquez de perdre autrement ou un autre que vous pouvez transporter dans deux ou trois mois, lequel allez-vous choisir?

M. Jeff Nielsen: Il y a un président célèbre d'une compagnie de chemin de fer qui a déclaré publiquement que les grains restent dans les silos. Ils seront transportés lorsque ces compagnies pourront s'en occuper, et elles disposent de 12 mois pleins pour le faire.

Nous ne pouvons pas étaler sur 12 mois le transport de nos grains.

Mme Fiona Cook (directrice exécutive, Producteurs de grains du Canada): C'est une excellente question, parce qu'elle fait ressortir la nécessité de disposer de données. Connaissions-nous vraiment, à un moment donné, la capacité du système? Je dirais qu'à l'heure actuelle, nous ne sommes pas en mesure de le faire; nous avons donc besoin de données et d'un ensemble de données sur l'ensemble du système pour pouvoir savoir où nous en sommes, à un moment donné.

M. Ken Hardie: J'ai posé cette question en partie parce qu'il y a, à l'heure actuelle, en Colombie-Britannique, un débat très vif au sujet des oléoducs. Les oléoducs constituent bien sûr une autre forme de transport et il est possible qu'à l'heure actuelle, elle utilise une partie de la capacité des chemins de fer.

J'aimerais parler des zones d'exclusion. Il y en a deux que je comprends: Kamloops à Vancouver et entre Québec et je crois, Montréal.

M. David de Burgh Graham: C'est entre Québec et Windsor.

M. Ken Hardie: Très bien, Québec et Windsor. Merci de cette précision.

Ne s'agit-il pas en réalité de quelques couloirs dans lesquels la concurrence est assez active parce qu'il existe en réalité une concentration des services offerts le long de ces deux couloirs? Devons-nous renforcer l'interconnexion de longue distance dans ces couloirs? Il existe de la concurrence dans ces secteurs.

M. Bob Masterson: Windsor-Québec, par exemple, est une très longue distance et même s'il y a deux compagnies de chemin de fer de catégorie 1 à proximité l'une de l'autre, il faudrait que je calcule également la distance dans un centre comme Toronto. En dehors de ce couloir, il est très probable que ces distances soient beaucoup plus longues.

En bref, la réponse est non. Encore une fois, si notre but est de renforcer la concurrence, nous savons que les sociétés qui ont obtenu, avec les dispositions précédentes, la possibilité d'obliger les transporteurs à se faire concurrence, ont très bien réussi, cela a amélioré les prix, et leur compétitivité grâce à cette possibilité. Nous ne comprenons pas pourquoi il faudrait introduire des restrictions artificielles basées sur la géographie.

Je vais en rester là.

M. Cam Dahl: Je souscris à ce que vous dites. Ce n'est pas bien sûr le principal problème que connaissent les expéditeurs de grains, mais je ne vois pas non plus le raisonnement qui pourrait justifier les exclusions.

M. Jeff Nielsen: Pour en revenir à votre question antérieure au sujet de la capacité, lorsque vous examinez le marché américain, vous constatez que le CN et le CP possèdent des lignes de chemin de fer qui vont aux États-Unis et, avec cette perte, comme Mme Block l'a mentionné au sujet de l'interconnexion sur 160 kilomètres, nous n'avons plus la possibilité d'expédier nos grains dans ce pays parce que nous utilisons ces deux compagnies de chemin de fer au lieu de faire une interconnexion avec la compagnie BNSF.

Si nous voulons envoyer des wagons-trémies aux États-Unis en empruntant les lignes du CN et du CP, il faut savoir qu'il faut attendre beaucoup plus longtemps, jusqu'à 30 jours, avant que ces

wagons reviennent au Canada, alors qu'entre la Saskatchewan et Vancouver, le transport prend 10 jours. Cela comprend l'aller et le retour. Il pourrait également y avoir certains aspects qui limitent la capacité.

• (1050)

M. Ken Hardie: Dans le temps qu'il me reste, j'aimerais bien entendre ce que M. Dahl et M. Nielsen ont à dire sur la question des wagons de producteurs parce que, d'après certains témoignages que nous avons entendus, il semble que cette possibilité ait pratiquement disparu. Je ne sais pas si cela est exact ou non, mais l'autre question est celle de savoir si ces wagons existent, comment ils sont utilisés par les compagnies de chemin de fer. Dans l'étude sur la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains, que nous avons effectuée il y a quelque temps, il nous a été très clairement dit que, dans les cas de ce genre, il fallait considérer les producteurs comme des expéditeurs, qui posséderaient les droits associés à ce statut.

Qu'en pensez-vous?

M. Cam Dahl: Je suis un ancien commissaire de la Commission canadienne des grains, de sorte que je connais assez bien la question des wagons de producteurs. Les wagons de producteurs sont en fait associés à un droit qui est garanti par la Loi canadienne sur les grains et qui existe depuis 1918, je crois. Je ne suis pas absolument certain de cette date. Cela fait très longtemps que les producteurs ont le droit de charger leurs propres wagons-trémies et de les expédier; ce droit existe toujours.

L'utilisation des wagons de producteurs varie beaucoup. Elle dépend de la situation sur les marchés, elle dépend de l'année, mais on les utilise toujours et cela constitue encore un mécanisme d'urgence pour les producteurs; cet aspect n'est pas touché du tout par le projet de loi C-49.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Merci. Je dois passer à un autre intervenant.

Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci, madame la présidente.

J'aimerais faire remarquer que tous les témoins ont fait preuve d'optimisme au sujet de l'intention de ce projet de loi et il est impossible de ne pas le constater. Je suis heureuse que vous ayez souligné les dispositions du projet de loi que vous appuyez très fortement.

Si les amendements de forme que vous proposez ne sont pas apportés à ce projet de loi, comment cela toucherait-il votre secteur? Je pose cette question à chacun d'entre vous.

M. Cam Dahl: Nous avons proposé des amendements de forme pour faire en sorte que l'intention du projet de loi soit respectée sur le plan de l'amélioration des services, de l'imputabilité et de la transparence. Si ces améliorations ne sont pas apportées, je crains que le projet de loi ne puisse atteindre ses objectifs. Elles amélioreraient le projet de loi et faciliteraient la réalisation de ces objectifs.

M. Jeff Nielsen: Je souscris à ces commentaires. Nous sommes très satisfaits de la plupart des intentions qui sous-tendent le projet de loi. Nous demandons simplement qu'on lui apporte certaines modifications mineures. Comme cela a été mentionné, il faut que ce projet soit adopté. Nous sommes dans la semaine six ou sept de la période des récoltes pour ce qui est du calendrier des expéditions. Comme vous l'avez mentionné, s'il n'y avait pas l'interconnexion de 160 kilomètres à l'heure actuelle, cela pourrait causer certains problèmes. Je crois qu'il existe déjà certains problèmes pour ce qui est de transporter nos produits vers le marché américain.

M. Bob Masterson: En ce qui nous concerne, il me paraît difficile de dire quelles seraient ces répercussions. Nous avons dit que ce projet de loi est très ambigu. Nous pensons que, si nous voulons concrétiser son intention, il faudrait supprimer cette ambiguïté et resserrer le plus possible la formulation.

Au minimum, si le Comité décide qu'il convient de présenter le projet de loi sous sa forme actuelle, nous souhaiterions qu'il fasse l'objet d'un examen complet dans un délai très court. D'ici deux ou trois ans tout au plus, nous devrions pouvoir examiner la situation et nous demandons: « Possédons-nous les renseignements dont nous avons besoin? Nos décisions se sont-elles améliorées? L'équilibre entre les expéditeurs et les transporteurs est-il meilleur? » Il faut qu'il soit officiellement exigé que ces dispositions soient examinées à nouveau dans le cas où elles ne pourraient être renforcées comme le propose de nombreux intervenants.

Mme Kelly Block: Je vous remercie.

Pour en revenir à votre commentaire, monsieur Neilsen, au sujet du fait que nous sommes dans la semaine six ou sept de la période des expéditions, j'aimerais que vous nous en disiez davantage sur les répercussions possibles sur ce qui est offert à nos expéditeurs, à nos producteurs, à l'heure actuelle, lorsqu'ils négocient ces contrats.

M. Jeff Nielsen: Je ne sais pas très bien ce qu'elles seraient sur la négociation des contrats, mais je me dis simplement qu'à l'heure actuelle, l'Agriculture Transportation Coalition vérifie sur une base hebdomadaire quels sont les wagons disponibles pour les sociétés céréalières sur certaines lignes de chemin de fer. À l'heure actuelle, les notes de nos deux lignes de chemin de fer se situent autour de 90 %. Elles obtiennent, à l'heure actuelle, une assez bonne note pour ce qui est de fournir à temps des wagons à certaines installations.

Le problème est qu'avec l'arrivée de l'hiver et les retards éventuels dans le transport des produits dans certains couloirs, l'écart va se creuser. Pendant toute l'année dernière, ce chiffre a oscillé autour de 80 %, alors que l'autre se situait à près de 70 %. C'est lorsque nous avons constaté des retards.

Si nous ne réussissons qu'à fournir 70 % de vos wagons à temps pendant une certaine période, il y a une accumulation qui fait ensuite boue de neige. C'est de là que viennent tous les retards. Nous sommes alors obligés de payer des surestaries sur la côte ouest ou à Thunder Bay ou ailleurs. Il faut simplement accélérer les choses.

• (1055)

Mme Kelly Block: J'aimerais poursuivre, dans le temps qui me reste, sur la remarque que vous avez faite, M. Masterson, au sujet d'introduire dans ce projet de loi une disposition prévoyant l'examen des répercussions des amendements qui sont proposés ou qui ont été effectués depuis la présentation du projet de loi. Il a été recommandé hier, par un de nos témoins, d'inclure cela dans le projet de loi. Ils ont fait remarquer que celui-ci ne contenait pas une telle disposition.

Avez-vous présenté cette recommandation formelle dans votre mémoire à...?

M. Bob Masterson: Oui, nous l'avons proposée.

Mme Kelly Block: Très bien. Je vous remercie.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Edwards, mais j'invite les autres témoins qui le voudraient à ajouter quelques mots et à se sentir à l'aise de le faire.

Vous avez parlé plus tôt du transport de matières dangereuses. Vous nous avez dit que le camion n'était pas vraiment une option, même s'il était utilisé dans certains cas, mais que son usage était totalement proscrit dans d'autres cas, étant donné que le train s'avérerait plus sécuritaire.

Selon vous, la Loi sur les transports au Canada devrait-elle contenir une section spécifiquement consacrée au transport des matières dangereuses?

[Traduction]

Mme Kara Edwards: Je pense que le transport des marchandises dangereuses est réglementé de façon appropriée par la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Il existe une excellente relation entre l'industrie, le gouvernement et les parties prenantes qui participent à mettre à jour les règlements, à répondre aux besoins et aux intérêts des collectivités, du gouvernement et de l'industrie. Je pense que cette activité est bien réglementée par la LTMD à l'heure actuelle.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Le projet de loi C-49 introduit ce que j'appelle des pénalités réciproques. C'est peut-être un pas dans la bonne direction.

Ces pénalités vous semblent-elles symboliques ou suffisamment costaudes pour changer le rapport de force lors de la négociation des contrats?

[Traduction]

M. Cam Dahl: C'est bien évidemment un sujet qui peut faire l'objet de négociations contractuelles entre les expéditeurs et les transporteurs. Oui, j'estime que ces règles seront suffisamment rigoureuses.

M. Jeff Nielsen: Je crois que cela touche également le commentaire qu'a fait Mme Block. Si nous avons conclu un contrat — à savoir entre l'expéditeur et la société céréalière ou pour l'utilisateur final ou le client — et que la société céréalière a obtenu la garantie qu'elle souhaitait, à savoir qu'elle serait en mesure d'exporter son produit et qu'il existe une pénalité réciproque si cela ne se produit pas, on peut espérer que cela améliorera le service offert, si survient un certain nombre de problèmes de ce genre.

Nous ne voulons pas avoir ces problèmes. Nous voulons simplement obtenir un meilleur service.

M. Bob Masterson: J'ajouterais simplement que cela dépend de plusieurs choses et c'est la raison pour laquelle nous avons présenté des recommandations qui ont pour but de préciser certains termes. Il faut des données et des renseignements.

Dans un cas comme le nôtre, nous en avons besoin... Ce qui se produit avec le transport des grains ne concerne pas le transport des produits chimiques. Nous avons besoin des données relatives à notre industrie et à notre secteur pour nous aider à décider si le service est adéquat. On en revient alors à la question de savoir si la notion de niveau de service adéquat et approprié est suffisamment claire.

Si ces termes demeurent flous et que nous ne disposons pas des données nécessaires, il nous sera alors très difficile d'imposer la réciprocité, si le litige prend uniquement la forme de discussions devant les différentes commissions, s'il faut tenir des audiences pour savoir si un préjudice a été causé.

Je crois, encore une fois, que le rôle du Comité est d'entendre ce que les intéressés ont à dire, de supprimer le plus possible les ambiguïtés, pour ne pas obliger le gouvernement à intervenir par la suite. Il faut bien faire les choses dès maintenant.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Il nous reste une minute ou deux. Y a-t-il un membre du Comité qui voudrait poser une question pertinente pour laquelle il voudrait obtenir une réponse d'un groupe de témoins aussi experts?

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'aimerais revenir à la question qui a été posée à M. Hardie pour essayer de l'approfondir; Mme Cook y a d'ailleurs fait allusion. Il s'agit des données et des renseignements.

Pourriez-vous nous préciser davantage le genre de données que vous voulez obtenir?

• (1100)

Mme Fiona Cook: Encore une fois, il s'agit de demander aux chemins de fer quels sont leurs projets, comme cela se fait aux États-Unis. Le Surface Transportation Board demande aux chemins de fer de catégorie 1 de communiquer leurs plans pour l'année suivante. Encore une fois, il s'agit de se faire une idée générale — et cela revient également à la remarque de M. Masterson — de tous les acteurs qui dépendent de l'accès au transport ferroviaire. Il faut savoir quelle est la capacité réelle des compagnies de chemin de fer à un moment donné? Ce n'est pas une question facile, mais il faut disposer de données pour y répondre.

M. Vance Badawey: Il ne s'agit pas nécessairement de données commerciales sensibles.

Mme Fiona Cook: Non.

M. Vance Badawey: Vous souhaitez simplement obtenir des données pour mieux exercer vos activités.

Mme Fiona Cook: Le but est de prendre, en temps utile, des décisions fondées sur des renseignements obtenus, c'est bien cela.

M. Vance Badawey: Et c'est efficace.

Mme Fiona Cook: Oui.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Je remercie les témoins. Vous avez pu constater ce matin que tous les membres du Comité étaient très intéressés par vos commentaires. Nous faisons ce que nous pouvons, en tant que législateurs, pour améliorer ce projet de loi.

Je vous remercie d'être venus.

Nous allons maintenant suspendre la séance pour accueillir notre nouveau groupe de témoins.

• (1100)

_____ (Pause) _____

• (1115)

La présidente: Nous reprenons notre étude du projet de loi C-49.

Le prochain groupe est composé de l'Association minière du Canada, de Teck Resources Limited, de l'Association des produits forestiers du Canada et de la Fédération maritime du Canada.

Je vous souhaite à tous la bienvenue et j'ai hâte d'entendre vos commentaires.

Est-ce que l'Association minière du Canada pourrait ouvrir la discussion et présenter son exposé de 10 minutes? Monsieur Gratton, voulez-vous commencer?

M. Pierre Gratton (président et chef de la direction, Association minière du Canada): Je remercie la présidente et les membres du Comité, la greffière et les autres témoins. C'est un plaisir de me trouver ici.

Je m'appelle Pierre Gratton et je suis président et chef de la direction de l'Association minière du Canada. J'ai à mes côtés, mon collègue, Brad Johnston, que vous avez rencontré hier, je crois. Il est le directeur général de la planification pour Teck Resources Limited et travaille quotidiennement avec les compagnies de chemin de fer.

Je vais commencer par dire quelques mots de l'industrie minière, qui est, comme vous le savez, un pilier économique qui a contribué à notre PIB national à hauteur de 56 milliards de dollars en 2015, année où le marché était déprimé. Nous sommes des employeurs de premier plan et notre secteur génère près de 373 000 emplois directs et 190 000 emplois indirects. Notre industrie offre le salaire moyen le plus élevé au pays. Nous exerçons nos activités aussi bien en milieu rural qu'urbain. Proportionnellement, l'industrie minière est le principal employeur des Autochtones dans le secteur privé, elle soutient les entreprises autochtones, et par conséquent, elle constitue un allié de taille dans la réconciliation économique avec les Autochtones.

La hausse des prix des minéraux a redonné confiance à l'industrie minière mondiale, mais l'incertitude nationale et l'augmentation des coûts d'exploitation soulèvent des interrogations quant à la capacité du Canada de tirer profit de la prochaine remontée des prix. Nous avons constaté que l'Australie, notre principal concurrent, avait connu une reprise économique beaucoup plus importante que la nôtre au Canada, ce qui est préoccupant.

Il faut un service de transport ferroviaire fiable et efficace, c'est un facteur déterminant, pour assurer la compétitivité du Canada en matière d'investissement minier, en dépit des fluctuations du marché des produits. Les coûts associés au transport des matières en provenance ou en direction des sites miniers sont considérables et les entreprises doivent acheminer leurs produits à leurs clients internationaux dans les délais prévus. Je peux également affirmer que les clients internationaux de nos membres suivent de très près ce projet de loi et ses répercussions possibles afin d'évaluer la fiabilité du Canada comme fournisseur de matières premières.

Si les transporteurs ferroviaires sont les artères de notre pays commerçant, alors l'industrie minière est l'oxygène dont ils dépendent. Principal client des transporteurs ferroviaires du Canada, le secteur minier représente 20 % de la valeur totale des exportations canadiennes et plus de 50 % des revenus annuels du transport ferroviaire des marchandises. Imaginez quel serait l'état du transport ferroviaire au Canada sans l'industrie minière et les répercussions que cela aurait sur les grains, sur les produits chimiques et forestiers, et sur tous les secteurs qui dépendent du transport ferroviaire canadien.

Nous sommes pourtant constamment aux prises avec des inégalités au sein du marché du transport ferroviaire, qui entraînent d'importantes et perpétuelles défaillances de services. La Loi sur les transports au Canada, qui est un substitut imparfait à la concurrence dans un marché monopolistique, est à l'origine de ces défaillances. De nombreux expéditeurs sont captifs d'une société ferroviaire, et dépendent des compagnies de chemin de fer.

Il est donc primordial d'en arriver à un projet de loi bien adapté, puisqu'il s'agit de la troisième mesure législative qui est prise depuis quatre ans. Nous espérons que le Comité est également encouragé par l'audace du ministre Garneau qui veut mettre en oeuvre une ambitieuse série de réformes. Dans cette optique, nous appuyons fortement plusieurs des dispositions de ce projet de loi, notamment les nouvelles exigences relatives à la production de rapports par les compagnies de chemin de fer sur leurs tarifs, leurs services et leur rendement, la nouvelle définition de service ferroviaire « adéquat et approprié », confirmant que les compagnies de chemin de fer doivent fournir aux expéditeurs le niveau de services le plus élevé qu'elles peuvent raisonnablement fournir dans les circonstances et le renforcement des mesures interdisant aux compagnies de chemin de fer de transférer leurs responsabilités sur les expéditeurs au moyen des tarifs.

Nous voulons que les compagnies de chemin de fer soient rentables, mais pas au détriment de la croissance économique de notre pays. C'est la raison pour laquelle nous soutenons les objectifs globaux du projet de loi C-49 et proposons des modifications mineures qui assureront l'obtention des résultats escomptés. Je vais maintenant aborder les trois secteurs où des modifications nous paraissent nécessaires.

Le premier est la transparence des données. Le renforcement de la transparence des données des sociétés ferroviaires est non seulement conforme à l'engagement du gouvernement envers la transparence des données et les politiques fondées sur des données probantes, mais aussi essentiel à l'amélioration de la fonctionnalité des marchés de transport ferroviaire. La divulgation de données solides permettrait d'appuyer le processus décisionnel, d'améliorer les rapports entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs, et d'éviter les conflits inutiles et coûteux. Si toutes les parties avaient une image claire de leurs capacités et limites respectives, elles seraient davantage incitées à obtenir des résultats exploitables optimaux.

Le projet de loi C-49 contient des mesures positives destinées à pallier les lacunes en matière de données concernant les niveaux de service, mais nous craignons que, sous sa forme actuelle, certaines dispositions relatives à la transparence ne permettent pas d'obtenir des données significatives sur le rendement de la chaîne d'approvisionnement. La disposition que contient le paragraphe 77(2), qui permettrait d'assurer la conformité des systèmes canadien et américain, nous préoccupe particulièrement.

● (1120)

Notre inquiétude vient du fait que le modèle américain est fondé sur les données internes relatives aux compagnies de chemin de fer, qui ne sont que partiellement divulguées. Il ne dresse donc pas un portrait complet et exact des expéditions. Ce modèle a été élaboré il y a plusieurs décennies, à une époque où la technologie ne permettait pas de stocker et de transmettre des données à grande échelle. Avec les capacités de stockage actuelles, une telle restriction n'a pas lieu d'être, que ce soit pour le système des feuilles de route associé à l'interconnexion de longue distance exposé au paragraphe 76 ou celui des indicateurs de rendement décrits au paragraphe 77.

Afin de maintenir le niveau approprié de granularité des données et de veiller à ce que le projet de loi reflète le contexte unique du marché canadien de transport ferroviaire, l'AMC recommande un amendement qui exigerait que les compagnies de chemin de fer communiquent toutes les feuilles de route plutôt que le rapport limité dont il est question au paragraphe 77(2). Cette légère modification est cohérente avec l'orientation qui sous-tend ce projet de loi et contribuerait en outre à moderniser un système qui a été conçu il y a plusieurs dizaines d'années.

L'AMC appuie les améliorations proposées avec le projet de loi C-49 quant à la collecte et au traitement par l'Office des données relatives aux frais, mais elle a une préoccupation mineure, mais importante, à l'égard du modèle d'arbitrage final.

À l'heure actuelle, les arbitres peuvent déposer une demande de calcul des frais auprès de l'Office que si les deux parties à l'arbitrage y consentent. Toutefois, les sociétés ferroviaires refusent généralement de collaborer avec les expéditeurs dans ce genre de demande, ce qui empêche les parties concernées d'avoir toutes accès aux mêmes renseignements. À notre connaissance, aucune raison légitime, autre qu'une volonté délibérée d'entraver le processus, ne peut justifier qu'une compagnie de chemin de fer refuse une demande de calcul des frais par l'Office. Pour être sûr d'atteindre le bon niveau de transparence et d'accessibilité qui permettrait que les recours aux termes de la loi soient significatifs et utiles, l'AMC recommande d'accorder aux expéditeurs le droit de déposer une demande de calcul des frais auprès de l'Office. Des questions de confidentialité sont souvent soulevées à ce sujet, mais le Comité doit noter que, dans le cadre des instances de l'Office, les décisions écrites sont expurgées pour protéger la confidentialité. De plus, les processus d'arbitrage sur l'offre finale sont déjà confidentiels. Nous ne proposons aucune modification à ces pratiques.

Le deuxième sujet concerne les obligations relatives au niveau de service. Le paragraphe 116(1.2) du projet de loi exige que l'Office détermine si une compagnie de chemin de fer s'acquitte de ses obligations en tenant compte des exigences et des restrictions d'exploitation de la compagnie de chemin de fer et de l'expéditeur. Le même libellé est également proposé pour régir la manière dont l'arbitre supervise le processus d'arbitrage relatif au niveau de service.

Nos membres s'inquiètent du fait que le libellé proposé au sujet de l'acquittement des obligations d'une compagnie de chemin de fer ne reflète pas la réalité du marché du transport ferroviaire du Canada qui est monopolistique. La qualité du service qu'offre une compagnie de chemin de fer dépend des décisions qu'elle prend relativement à l'affectation de ses ressources et aussi à l'achat d'actifs, à la dotation en personnel et à la construction. Toutes ces restrictions sont déterminées exclusivement par le transporteur ferroviaire. Pour ce qui est de leur prise en compte et de l'exécution des obligations en matière de service, les expéditeurs sont désavantagés sur le plan structurel. L'objectif de l'Office devrait être de prendre la décision qui correspond aux faits et non pas une décision qui cherche à établir un équilibre entre les parties. Pour remédier à ce problème, nous recommandons de supprimer cette disposition ou d'assujettir les restrictions à un examen distinct.

Troisième et dernier sujet, le projet de loi C-49 propose un recours en matière d'interconnexion qui, apparemment, reflète une approche créative ayant pour but de corriger le déséquilibre concurrentiel traditionnel que l'on constate dans le marché canadien du transport ferroviaire. Cependant, si l'on prend en compte le nombre des dispositions sur l'inadmissibilité, ce recours, qui pourrait offrir des perspectives très prometteuses s'il était mis en oeuvre de façon plus libérale, est indûment limité parce qu'il exclut de nombreuses situations. Tel que proposé, il reprend en réalité le recours actuel relatif au prix de ligne concurrentiel qu'il se propose de remplacer.

Toutefois, le recours relatif au PLC a été dans l'ensemble inefficace au cours des 30 dernières années, étant donné que les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 ont refusé de se faire concurrence en matière de trafic et ne sont pas naturellement contraints de le faire par les forces du marché. En théorie, même si les compagnies de chemin de fer décidaient de se faire concurrence au moyen de l'interconnexion longue distance, plusieurs dispositions du projet de loi C-49 rendent l'interconnexion inutile ou créent des obstacles non nécessaires touchant de nombreux expéditeurs captifs, notamment une longue liste d'exclusions, y compris celles qui sont fondées sur les types de marchandises et sur les restrictions géographiques. Si ces dispositions ne sont pas revues, le recours proposé ne fera que confirmer, par des politiques et la loi, la nature captive d'un grand nombre d'expéditeurs, ceux-là mêmes que le projet de loi a pour but de soutenir.

• (1125)

En conclusion, nous reconnaissons que ce projet de loi est une tentative globale et audacieuse de régler les problématiques anticoncurrentielles qui sont inhérentes à l'existence d'un marché du transport ferroviaire monopolistique du Canada et, par conséquent, de mieux répartir le fardeau des expéditeurs. C'est pourquoi il convient de féliciter le gouvernement d'avoir choisi cette orientation.

Les modifications que nous demandons sont modestes et tout à fait conformes à l'ensemble du projet de loi. Elles continueront d'assurer la rentabilité et la souplesse opérationnelle des compagnies de chemin de fer, mais elles sont assez substantielles et surtout assez importantes pour apporter une différence essentielle, si elles ne sont pas prises en compte. En fait, nous craignons que, sans ces modifications, nous nous retrouvions avec ce projet de loi dans la même situation que celle dans laquelle nous nous trouvions avec les projets de loi antérieurs, sans finalement résoudre les problèmes auxquelles nous faisons face.

Je vous remercie de votre attention et je serais heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Merci.

Nous allons maintenant passer à l'Association des produits forestiers du Canada.

M. Joel Neuheimer (vice-président, Commerce international et Transports et secrétaire de l'association, Association des produits forestiers du Canada): Je remercie les membres du Comité de m'avoir invité à prendre la parole ici aujourd'hui au nom des membres de l'Association des produits forestiers du Canada.

L'APFC est le porte-parole des producteurs de bois, de pâte et de papier du Canada, une industrie qui représente 67 milliards de dollars par année. Notre secteur est l'un des plus importants employeurs des travailleurs autochtones du pays, notamment dans les 1 400 entreprises forestières autochtones. Comme troisième industrie manufacturière en importance, l'industrie des produits forestiers est un pilier de l'économie canadienne, qui représente 12 % du PIB manufacturier du Canada. Nous exportons pour plus de

33 milliards de dollars de produits vers 180 pays. Nous sommes aussi le deuxième utilisateur du système ferroviaire en importance, ayant acheminé plus de 31 millions de tonnes de marchandises par rail en 2016.

Comme l'a déclaré le ministre Garneau dans le discours qu'il a prononcé le 18 mai 2017 à Edmonton, « Le défi de notre époque consiste à améliorer l'utilité, l'efficacité et la fluidité de notre réseau ferroviaire ».

L'APFC croit que le principal objectif d'une politique de transport est la mise en place d'un système de transport de marchandises encore plus concurrentiel, efficace et transparent qui permette d'acheminer de façon fiable les marchandises canadiennes vers les marchés mondiaux. C'est ce qui est le plus susceptible d'arriver s'il est guidé par des décisions commerciales prises dans des marchés concurrentiels. En même temps, il existe certains marchés où les forces de la concurrence sont limitées ou inexistantes et où il est légitime et nécessaire d'avoir des règlements ou d'autres mesures gouvernementales, y compris certains types de concepts envisagés par le projet de loi C-49

Les usines de l'industrie forestière sont habituellement situées dans les régions rurales et éloignées, desservies par un seul transporteur ferroviaire, à des centaines de kilomètres du prochain concurrent, ce qui cause un déséquilibre entre le pouvoir que possèdent ces usines et celui des chemins de fer. Les insuffisances du service fourni actuellement coûtent à nos membres des centaines de millions de dollars chaque année, notamment en termes de production perdue, de frais de transport de substitution, de stockage supplémentaire, de coûts de gestion et de coûts fixes supplémentaires ainsi que d'impacts à long terme sur nos activités.

Les sociétés ferroviaires sont un de nos principaux partenaires en ce qui concerne nos besoins en infrastructures de la chaîne d'approvisionnement au Canada, ainsi que pour la réduction des émissions de GES, mais les membres de l'APFC ont besoin du projet de loi C-49 pour équilibrer les forces quand il s'agit de traiter avec les chemins de fer.

Il faut que le projet de loi C-49 s'accompagne de mesures plus rigoureuses et plus fonctionnelles que celles qu'il contient actuellement. Sans ces changements, l'économie canadienne et les emplois que nos sociétés membres et d'autres industries fournissent au pays continueront d'être menacés. Il est urgent d'agir. Les économies de plus de 600 collectivités réparties dans l'ensemble du Canada dépendent des usines locales de produits forestiers. Si le projet de loi C-49 a les effets prévus, il permettra à nos membres et à d'autres industries de créer davantage d'emplois pour la classe moyenne et préviendra les échecs économiques dans les collectivités, entre autres, les fermetures d'usine résultant d'un service ferroviaire inadéquat. La fermeture d'une grande usine de pâte à papier entraîne, par exemple, des pertes de l'ordre de 1,5 million de dollars par jour.

L'APFC appuie la formulation du projet de loi C-49 quant aux pénalités financières réciproques. Toutefois, si l'on veut qu'il soit véritablement efficace, il convient de lui apporter certains amendements importants qui sont conformes à l'intention du ministre avec ce projet de loi.

L'APFC presse le gouvernement d'agir dans cinq grands domaines. Les changements précis de formulation demandés et leur justification sont tous décrits en détail à l'annexe à mes remarques. Je voudrais insister aujourd'hui sur quelques-uns de ces importants changements.

Premièrement, il faut améliorer l'accès et raccourcir les délais en ce qui concerne les décisions de l'Office. Tel qu'il est, le projet de loi affaiblira la capacité de l'Office à réagir rapidement à des problèmes urgents touchant le service ferroviaire à moins qu'il soit modifié de façon à ce que l'Office puisse contrôler sa propre procédure. L'équivalent américain de l'Office des transports du Canada, le Surface Transportation Board, ou STB, a récemment entrepris une enquête sur le service concernant l'un des chemins de fer de catégorie 1 aux États-Unis. La STB n'a pas été obligée d'attendre que le secrétaire au transport lui dise de le faire. La STB a constaté qu'il risquait d'y avoir un problème et a décidé de faire enquête.

Pourquoi ne pas adopter le même système au Canada? Qui veut attendre que le ministre de la Justice demande à la police d'enquêter chaque fois que quelqu'un semble violer la loi? Le projet de loi C-49 doit être modifié en ce sens, pour faire en sorte que la chaîne d'approvisionnement canadienne fonctionne bien et donne un service aux 600 localités forestières, aux centaines d'autres localités et aux millions de travailleurs qui en dépendent au Canada.

Le deuxième changement concernera la définition de ce qu'est un service « adéquat et approprié ». Sous sa forme actuelle, le projet de loi indique aux chemins de fer que, s'ils fournissent le niveau de services le plus élevé qu'ils peuvent raisonnablement fournir dans les circonstances, ils ne peuvent perdre en cas de plainte déposée au sujet du service fourni. Le changement que nous proposons d'apporter à cette formulation vise à exprimer cette intention de façon très claire, sans qu'il soit nécessaire que le sens véritable de cet article suscite des litiges interminables. L'effet final de cet aspect du projet de loi doit être d'empêcher les problèmes actuels comme ceux qui sont présentés ci-dessous et avec lesquels nos membres doivent composer. Au minimum, il faut donner à l'Office des transports du Canada le pouvoir de faire enquête, de sa propre initiative, sur ces questions.

• (1130)

Lorsque des membres demandent pourquoi leurs marchandises ont encore été laissées en plan ou pourquoi ils n'ont pas reçu les wagons vides qui se trouvent à la gare de triage, on leur dit que la priorité a été accordée à un autre secteur de produits.

Nous avons des membres qui ont des marchandises à expédier à leurs clients actuels et potentiels dont les installations peuvent être atteintes par rail, mais qui ne peuvent obtenir suffisamment de wagons, ou qui ne sont pas desservis assez souvent ou qui sont découragés par les tarifs demandés. Ces types de problèmes de service ne sont pas des cas isolés et coûtent à nos membres des centaines de millions de dollars chaque année.

Il y a, en troisième lieu, l'interconnexion de longue distance. Il faut modifier le projet de loi pour éliminer les conditions préalables à l'utilisation de ce recours qui sont inutiles ainsi que les nombreuses exclusions. Sans modifications considérables, l'interconnexion de longue distance ne sera pas un recours utilisable pour la majeure partie du trafic captif de produits forestiers.

Il y a ensuite la divulgation des données. Sous sa forme actuelle, les dispositions provisoires du projet de loi qui traitent des données sur le rendement du système ferroviaire offriront aux participants à la chaîne d'approvisionnement des données trop globales et trop anciennes pour être réellement utiles à leur planification. Les échéanciers prévus pour les déclarations et la publication de ces données doivent être resserrés. Par exemple, le projet de loi indique que les exigences seront établies par règlement dans un an. Compte tenu des enjeux, ne pouvons-nous pas faire les choses plus rapidement? Il faudrait également que les données publiées soient

davantage ventilées, notamment, par produit, comme les grains, le charbon, le bois d'oeuvre, la pâte et papier, par type de wagon, sur une base hebdomadaire, et par région, par exemple, est et ouest.

Il y a lieu de renforcer la surveillance du processus de cessation de l'exploitation des lignes de chemin de fer. Sous sa forme actuelle, le projet de loi empêchera la création de lignes d'intérêt local en permettant aux compagnies ferroviaires de suspendre le service avant que le processus soit terminé, ce qui n'encouragera pas un autre chemin de fer à prendre le relais. Avec ces changements, les Canadiens qui vivent dans nos collectivités seront desservis par un système de transport des marchandises qui sera plus fiable et plus concurrentiel.

Les membres de l'APFC s'intéressent grandement aux questions de transport parce qu'il représente près du tiers du coût de leurs facteurs de production. L'accès à un système de transport efficace, fiable et concurrentiel est essentiel pour les investissements futurs dans notre secteur, ainsi que pour soutenir les familles qui comptent sur notre industrie pour subvenir à leurs besoins.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, pour les 230 000 Canadiens que le secteur forestier emploie directement partout au pays, un système de transport des marchandises plus concurrentiel, tel que décrit ici, assurera un accès accru au système ferroviaire, un service plus fiable dans toute la chaîne d'approvisionnement, des tarifs plus concurrentiels et une chaîne d'approvisionnement plus compétitive.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

Je vous remercie.

La présidente: Je vous remercie.

Nous allons maintenant entendre la Fédération maritime du Canada.

• (1135)

Mme Karen Kancens (directrice, Politique et commerce, Fédération maritime du Canada): Merci. Madame la présidente, bonjour. Je vous remercie de nous fournir la possibilité de comparaître devant le Comité permanent au sujet du projet de loi C-49, la Loi sur la modernisation des transports.

Je m'appelle Karen Kancens. Je suis accompagnée par ma collègue Sonia Simard pour parler au nom de la Fédération maritime du Canada, qui est le porte-parole des propriétaires, exploitants, et mandataires des navires battant pavillon étranger qui transportent les produits d'importation et d'exportation canadiens à destination aussi bien qu'en provenance des marchés internationaux.

Nos membres représentent plus de 200 compagnies de navigation dont les navires effectuent des milliers d'aller-retour entre les ports canadiens et étrangers et qui transportent chaque année des centaines de millions de tonnes de marchandises, qui vont des marchandises en vrac comme les grains et le charbon, à des marchandises et cargaisons liquides comme le pétrole brut et les produits pétroliers, dans des conteneurs destinés aux consommateurs ainsi que des produits manufacturés.

Ces navires jouent un rôle essentiel dans l'économie canadienne parce qu'ils facilitent les échanges internationaux du Canada et parce qu'ils le font tous les jours de façon sécuritaire et efficace. En fait, le transport maritime est une des industries les plus réglementées au monde et les navires battant pavillon étranger sont assujettis à un régime très strict de règlements concernant la sécurité, l'environnement et les équipages lorsqu'ils naviguent dans les eaux canadiennes, règlements qui sont mis en oeuvre par les autorités canadiennes conformément à leurs responsabilités à titre d'État du port.

Comme la plupart des collègues qui ont pris la parole avant nous, nous nous intéressons également de très près aux dispositions du projet de loi C-49 en matière de transport ferroviaire, parce que nous pensons que la mise en place d'un système de transport ferroviaire plus efficace aura un effet positif sur tous les éléments de la chaîne logistique, des expéditeurs dans le secteur du transport par camion, par rail et par navire, jusqu'aux ports et terminaux maritimes, aux centres de distribution et entrepôts intérieurs, et au-delà.

Cela dit, nous allons axer les commentaires que nous allons présenter aujourd'hui au sujet du projet de loi C-49 non pas sur les dispositions qui touchent le système ferroviaire, mais sur celles qui touchent le transport maritime, qui auront également, pensons-nous, un effet positif sur la fluidité de l'ensemble des activités commerciales.

Nous nous intéressons particulièrement à l'article 70 du projet de loi C-49, qui autorise les navires battant pavillon étranger à repositionner leurs conteneurs vides entre des ports canadiens, sans demander de contrepartie, ce qui est une activité qui leur était interdite jusqu'à aujourd'hui par les dispositions de la Loi sur le cabotage.

Il est bon de prendre un peu de recul et de faire remarquer que ce n'est pas une idée révolutionnaire ou nouvelle. C'est en fait une activité que nos membres, les transporteurs de conteneurs, demandent depuis longtemps et que notre association préconise depuis plus de 10 ans.

En réalité, les discussions à ce sujet que notre industrie a eues avec le gouvernement en étaient arrivées à un point où, en 2011, Transports Canada était à la veille de présenter une modification à la Loi sur le cabotage de façon à autoriser le repositionnement des conteneurs vides par les navires battants pavillon étranger. Ces discussions ont toutefois été suspendues parce que le repositionnement des conteneurs vides faisait l'objet de négociations entre le Canada et l'Union européenne dans le cadre de l'Accord économique et commercial global.

Ces négociations sont aujourd'hui terminées et le projet de loi C-49 vise en fait à faire aboutir les discussions qui ont été suspendues en 2011, au cours desquelles nous en étions arrivés à un accord général, notamment avec les propriétaires canadiens de navire, sur le fait que le repositionnement des conteneurs vides devrait être permis pour tous les navires, quel que soit leur pavillon ou la nationalité de leur propriétaire.

Pourquoi cette question est-elle aussi importante? Elle est importante parce qu'un aspect important du secteur du transport maritime par conteneurs est le déplacement des conteneurs vides d'un endroit où ils ne sont pas utiles ou d'un endroit où il y en a trop, à des lieux où ils sont nécessaires ou dans lesquels un exportateur a besoin de conteneurs vides pour les charger de marchandises destinées à un client étranger.

Jusqu'ici, la Loi sur le cabotage interdisait aux transporteurs battant pavillon étranger d'utiliser leurs propres navires pour exercer cette activité, et ils étaient obligés de recourir à des solutions de rechange comme l'envoi des conteneurs vides par camion ou par rail, ou plus fréquemment, ils les faisaient venir de l'étranger. Cependant, aucune de ces solutions ne constitue une utilisation productive des actifs des transporteurs et elles entraînent toutes un prix, non seulement pour l'expéditeur, mais également pour l'exportateur, parce que c'est une solution de transport moins rentable, et moins efficace pour ce qui est de la chaîne de logistique, à cause de la réduction de la fluidité et de l'efficacité globale.

●(1140)

Les dispositions du projet de loi C-49 relatives au transport maritime régleraient ces difficultés en accordant aux transporteurs la possibilité d'utiliser leurs moyens de transport, leurs navires, ainsi que leurs conteneurs vides de la façon la plus économique et productive possible, ce qui bénéficierait finalement à tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement.

Nous appuyons très fortement la disposition du projet de loi C-49 relative au repositionnement des conteneurs vides, mais le libellé actuel du projet de loi qui définit la partie autorisée à repositionner ces conteneurs vides a peut-être une portée trop restreinte, et empêcherait peut-être de retirer tous les bénéfices susceptibles de découler de la libéralisation de cette activité.

Plus précisément, le paragraphe 70(1) du projet de loi C-49 énonce que la partie qui est autorisée à repositionner ses conteneurs vides est le propriétaire du navire, qui est défini au paragraphe 2(1) de la Loi sur le cabotage comme étant la partie qui possède les « droits du propriétaire » quant à la possession et à l'utilisation du navire. L'application de cette définition à des situations où il existe des accords de partage de navire, aux termes desquels un certain nombre de transporteurs de conteneur s'entendent pour partager l'espace de leurs navires et qui sont utilisés très fréquemment dans le secteur du transport des conteneurs, est susceptible de causer un problème.

Il est difficile de savoir à l'heure actuelle, si les parties à ce genre d'entente possèdent les droits du propriétaire à l'égard de la possession des navires dans les cas autres que ceux où c'est leur navire qui est utilisé pour repositionner les conteneurs vides. En fait, selon la façon dont les navires visés par une entente de partage de navire sont répartis, les propriétaires de navires ne pourraient être autorisés à repositionner ses conteneurs vides que tous les quatre ou cinq voyages, ce qui réduirait considérablement les avantages que l'on pourrait retirer de la libéralisation de cette activité.

Nous pensons que, si nous voulons que les parties retirent tous les bénéfices de l'application des dispositions du projet de loi C-49 relatives au repositionnement des conteneurs vides, il faudrait alors préciser que les parties à un accord de partage de navire peuvent repositionner leurs propres conteneurs vides ainsi que ceux des autres parties à l'accord et l'utiliser à cette fin tous les navires visés par l'accord en question. Il existe différentes façons de parvenir à ce résultat, notamment par l'émission de directives et de précisions par Transports Canada, mais nous pensons que la meilleure solution consisterait à modifier le paragraphe 70(1) du projet de loi C-49 de façon à préciser clairement que la partie qui est autorisée à repositionner des conteneurs vides est non seulement le propriétaire du navire, tel que défini au paragraphe 2(1) de la Loi sur le cabotage, mais également toutes les parties qui partagent l'utilisation et le contrôle opérationnel du navire en question, dans le cadre d'un accord plus vaste de partage de navire.

Nous pensons que l'ajout d'une telle modification constitue le meilleur moyen de veiller à ce que les dispositions du projet de loi C-49 relatives au transport maritime soient mises en oeuvre de façon à refléter le fonctionnement réel du secteur du transport par conteneur, ce qui bénéficierait à toutes les parties prenantes, qu'il s'agisse de compagnies de transport maritime, d'exportateurs et d'importateurs canadiens ou des autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement.

Nous vous remercions de votre attention et avons hâte de répondre aux questions que vous pourriez poser.

La présidente: Merci.

Nous allons demander à Mme Block de commencer les questions.

Mme Kelly Block: Je remercie madame la présidente et toutes les personnes qui sont venues aujourd'hui. C'est une bonne chose que d'entendre le point de vue d'un autre groupe de parties intéressées. J'ai hâte d'entendre les questions et les réponses que nous allons échanger au cours de l'heure qui suit.

J'ai fait remarquer plus tôt aujourd'hui que nous effectuons un travail très important et j'ai souligné l'utilité de vos remarques parce qu'elles fournissent au Comité les renseignements dont il a besoin pour instaurer un équilibre approprié dans le but de régler les difficultés que connaît notre système de transport.

Nous savons que ce n'est pas la première fois que vous avez été invités à fournir des commentaires destinés à nous aider, en qualité de parlementaires, dans le cadre de ces délibérations. En fait, nous savons que le ministre des Transports examine la LCT depuis près de deux ans et qu'il a organisé de vastes consultations auxquelles il a convié d'autres organisations, pour obtenir des commentaires sur la façon de structurer pour l'avenir la Loi canadienne sur les transports. Il est important de bien le faire. Il est important de structurer le projet de loi pour que nos producteurs aient accès aux marchés dont ils ont besoin et pour leur fournir des moyens de transport efficaces.

Je constate que tous les témoins qui sont intervenus jusqu'ici ont recommandé de modifier le projet de loi et tous ont souligné les problèmes que posaient les dispositions relatives à l'interconnexion de longue distance, à l'exception peut-être du dernier témoin qui est intervenu ici ce matin.

J'aimerais vous poser une question à tous et vous pourrez y répondre chacun votre tour. Quelles seraient les répercussions à long terme pour votre industrie d'un projet de loi auquel ne seraient pas apportées les modifications de forme que vous proposez?

• (1145)

M. Pierre Gratton: Comme vous l'avez justement noté, c'est la troisième fois en quatre ans que je comparais devant un comité des transports au sujet d'un projet de loi qui a pour but de régler ce type de problèmes.

J'aimerais faire la remarque suivante. J'ai le sentiment qu'avec ce projet de loi, qui constitue la tentative la plus globale de régler tous ces problèmes, les témoins et les expéditeurs formulent des recommandations de plus en plus précises, parce que ce projet de loi constitue une tentative sérieuse de régler tous ces problèmes. Nos recommandations touchent vraiment tous les détails de ce projet de loi. C'est une bonne chose.

Néanmoins, pour répondre à votre question, nous estimons que cette mesure est insuffisante, en particulier pour ce qui est des données. Si nous ne faisons pas ces modifications — en particulier celles qui touchent les données — nous ne progresserons pas beaucoup et nous devons attendre encore une fois quatre ans avant de pouvoir examiner un autre projet de loi.

Certains acteurs du secteur minier craignent même que, si l'on n'apporte pas à ce projet de loi les modifications touchant les données, ils vont se retrouver dans une situation encore plus mauvaise que celle qui est la leur avec le régime actuel. C'est ce qui les inquiète. Il est vrai que les règlements vont préciser certaines choses et je fais donc cette affirmation avec une certaine prudence.

Néanmoins, nous estimons que nous sommes très près de modifier très utilement un régime avec lequel nous vivons difficilement depuis 20 ans. Il ne manque pas grand-chose, mais si nous ne faisons pas ce dernier effort, nous aurons manqué une excellente occasion de régler tous ces problèmes.

M. Joel Neuheimer: Je vais commencer par dire, comme Pierre l'a fait dans ses remarques, que, si nous examinons le contexte de l'interconnexion de longue distance, nous constatons qu'elle ressemble énormément aux prix de ligne concurrentielle qui sont déjà en vigueur. C'est en théorie une notion extrêmement utile, mais en réalité, avec les exceptions qui ont été introduites, elle n'aura pas l'effet souhaité par le ministre. Cela ne nous aidera aucunement, nous les expéditeurs captifs.

Je vais vous donner trois petits exemples qui vont éclairer la situation. Le premier est que tout le transport qui s'effectue entre Québec et Windsor sera exclu. Deuxièmement, tout le transport de marchandises qui s'effectue entre Kamloops et Vancouver sera exclu et troisièmement, il ne sera pas possible de transporter des marchandises dangereuses susceptibles d'être toxiques par inhalation. Pour en terminer avec les produits TIH, comme vous venez de l'entendre de la part des témoins du secteur de la chimie au cours de la dernière séance, le TMD est déjà réglementé. Je pense que la situation dans ces domaines est satisfaisante, et c'est la raison pour laquelle je vous demande pourquoi vous voulez rendre plus difficile le transport des produits dont nous avons besoin pour fabriquer les choses qui nous aident à développer l'économie canadienne?

Quant aux deux exceptions géographiques, il se trouve simplement qu'elles représentent la plus grosse part du transport des produits forestiers dans notre système. Pour vous parler franchement, je pense que, s'il n'est pas possible d'apporter ces exclusions, il serait alors préférable de supprimer cette partie du projet de loi et de revenir à la situation actuelle. Il serait sans doute préférable pour nous de conserver la situation actuelle.

Je vous remercie d'avoir posé ces questions.

Mme Karen Kancens: Je vais légèrement changer de sujet et dire que de notre point de vue, cela fait 10 ans que nous travaillons sur le repositionnement des conteneurs vides. Nous avons progressé lentement, mais sûrement. Nous sommes maintenant sur le point d'obtenir une modification qui autoriserait les navires battant pavillon étranger à repositionner leurs conteneurs vides entre des ports canadiens.

C'est un aspect très important, parce qu'il accorde au transporteur la souplesse d'utiliser ses actifs de la façon la plus efficace possible et que ces effets se font ressentir sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Mais, compte tenu de la façon dont le projet de loi est rédigé, et du manque de précision dans la façon dont est définie la partie autorisée à repositionner ses conteneurs vides, nous risquons de ne pas pouvoir saisir la possibilité qui s'offre maintenant. Avec l'entrée en vigueur de cet amendement, il se pourrait qu'avec les accords de partage de navire, qui est un élément essentiel du secteur du transport par conteneurs, nous allons nous retrouver dans une situation où le transporteur ne pourra repositionner ses conteneurs vides que dans un cinquième des cas, les seuls où il agit en tant que transporteur principal. Ce serait une occasion manquée.

• (1150)

La présidente: Merci.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je tiens à vous dire que j'apprécie le fait que vous soyez venus aujourd'hui. Il est tout à fait vrai que nous avons chacun un rôle à jouer dans le développement économique de la nation, et c'est vous qui le faites aujourd'hui.

Nous voulons bien faire les choses. Nous voulons être sûrs que nous allons ensuite discuter de ce qui nous a été dit. Notre équipe m'a appris aujourd'hui que c'est un dialogue qui se poursuit depuis des années et le but est de bien faire les choses de votre point de vue, et aussi de notre point de vue en tant que comité. J'apprécie votre participation.

J'aimerais vous demander quelque chose avant de poser ma question. Pour ce qui est de l'information et des recommandations — vous avez parlé, M. Gratton et M. Neuheimer, des détails que vous aviez communiqués — pouvez-vous également nous les transmettre? Ce sera peut-être la deuxième ou la troisième fois que vous le faites, mais je l'apprécierais beaucoup. Ainsi, lorsque nous tiendrons nos séances, nous pourrions être sûrs d'examiner ces renseignements-là.

J'aimerais poser une question au sujet des collectivités autochtones. Monsieur Neuheimer, vous avez quelque peu parlé des collectivités du Nord, et tout comme je crois M. Gratton l'a fait, en particulier pour ce qui est de vos intérêts commerciaux. L'exploitation minière dans les collectivités nordiques et isolées est tellement éloignée des marchés que le coût du service et l'uniformisation des règles du jeu sont pratiquement impossibles à réaliser.

Ma question est très simple. Comment pouvons-nous devenir des facilitateurs — j'utilise beaucoup ce mot — pour vous et pour ce que vous faites dans ces collectivités pour vraiment uniformiser les règles, pour diminuer le coût du service et en fin de compte, permettre à ces collectivités, dont certaines sont autochtones, d'avoir accès aux moyens de développer leur économie, ce qui créerait davantage d'emplois pour elles et finalement, ce qui garantirait l'accès à la croissance et aux marchandises — des marchandises abordables?

M. Joel Neuheimer: Je vous remercie pour cette question. Nous allons veiller à ce que vous receviez l'annexe détaillée que nous avons présentée dans le cadre des commentaires que nous avons faits ce matin. Ce sera un plaisir pour nous.

J'ai simplement quelques brefs commentaires à faire. Si vous allez de l'avant et introduisez les changements que nous avons décrits pour ce qui est d'un service « adéquat et approprié », cela réglera, d'après moi, la plupart des problèmes dont vous avez parlé. Il en va de même pour les changements proposés aux dispositions relatives à l'interconnexion de longue distance dont nous venons de parler.

Je dirais qu'en fait pour moi, le changement qui est le plus facile à introduire avec ce projet de loi est d'attribuer à l'Office le pouvoir de faire enquête de sa propre initiative si quelque chose lui paraît un peu bizarre. Vous savez comment cela se passe. C'est à cause de notre géographie particulière que nous sommes un pays incroyable, mais les réalités que vous venez de mentionner... Je veux dire qu'il suffit d'y réfléchir. Chaque fois que vous faites un achat important... Supposons que vous voulez acheter un camion. Vous vivez dans une des collectivités dont vous avez parlé et il n'y a qu'un seul concessionnaire dans la ville. Vous ne pensez pas à ce que vous allez devoir payer, et vous ne pensez probablement pas non plus à ce que sera le service après-vente, mais si quelque chose ne va pas, il serait rassurant que cet organisme de surveillance puisse examiner la situation et veille à ce que ces collectivités obtiennent le service qu'elles méritent.

M. Pierre Gratton: Premièrement, j'aimerais simplement dire que certains de nos membres exploitent des mines et n'ont pas accès au transport par chemin de fer, de sorte que notre secteur est très en faveur d'investir dans les infrastructures, ce qu'est en train de faire le gouvernement dans le nord du Canada. Je voulais le mentionner.

Pour le reste, je pourrais faire les mêmes remarques que celles que vient de faire Joel. Pour la question des données, qui nous paraît être l'aspect le plus simple et le plus facile à modifier, cela fournirait...

Pourquoi les données sont-elles aussi importantes? Si vous aviez accès aux données qui permettent de savoir quel est le nombre de wagons capables de se rendre dans un lieu donné, à tel moment, et ce dans l'ensemble du système, nous pourrions alors savoir si les chemins de fer respectent leurs obligations. Nous pourrions savoir s'il y a d'autres motifs indépendants de la volonté des compagnies de chemin de fer qui expliquent la situation. Cela nous permettrait à tous de mieux comprendre le fonctionnement de notre système, de savoir s'il faut investir des ressources dans les infrastructures pour améliorer le fonctionnement de notre système ferroviaire ou si, en fait, les compagnies de chemin de fer font de temps en temps ce que nous pensons, à savoir laisser en plan leurs actifs et ne pas fournir un bon service. Le fait d'avoir accès à ces données suffirait, d'après nous, à influencer le comportement des compagnies de chemin de fer.

Si vous ne choisissiez rien d'autre — et c'est la chose la plus simple à faire — élargissez les catégories de données qui doivent être divulguées, en sachant qu'il y en a quelques-unes qui doivent demeurer confidentielles, mais il n'y en a pas beaucoup. J'estime qu'avec la technologie dont nous disposons aujourd'hui, nous pouvons faire beaucoup mieux.

Je pensais que nous avions distribué ce document, mais peut-être que cela n'a pas été fait. Ce sont les modifications détaillées que nous proposons d'apporter au projet de loi.

• (1155)

M. Vance Badawey: Mesdames et messieurs, pensez-vous également que, grâce à cette divulgation des données, nous pourrions constater l'existence d'un réseau de transport intégré et faire ainsi ressortir la nécessité d'investir dans les infrastructures, ce qui devrait accompagner cette stratégie, celle que le ministre Garneau propose et tente de mettre en oeuvre?

M. Pierre Gratton: Absolument. Je pense que c'est un aspect absolument essentiel; si nous ne le faisons pas, nous travaillerons en fait dans le vide. Nous ne savons pas où se trouvent les goulots d'étranglement.

M. Vance Badawey: Tout à fait. Merci.

La présidente: Vous pouvez faire un bref commentaire.

M. Joel Neuheimer: Sans disposer de ces données et sans savoir comment fonctionne exactement le système, il n'est pas possible de prendre de bonnes décisions au sujet des investissements à effectuer dans les infrastructures? Je crois que c'était ce que voulait dire Pierre.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Mesdames et messieurs, je vous souhaite la bienvenue et vous remercie de nous faire bénéficier de votre expertise.

Je poursuis sur le sujet déjà abordé, soit les niveaux de services adéquats et appropriés. Parfois, on utilise les mots « adéquats et valables ». Toutefois, peu importe les traductions, cela demeure toujours un peu vague. Ce fait a été souligné par de très nombreux témoins, dont vous, ce matin.

La question des données est également toujours rapportée. N'est-ce pas là la solution? En effet, la nouvelle définition que vous souhaitez pour des contrats de services adéquats ne devrait-elle pas être basée sur des données probantes? Il y a la possibilité de jumeler ce qu'on traite de façon différente. On traite des données en disant que c'est trop global, qu'on ne s'y retrouve pas et qu'on n'a pas ce qu'il faut et on traite de la définition après. Avez-vous une meilleure définition à me proposer de ce qu'est un service adéquat? Cela m'apparaît un peu flou.

Il me semble que le meilleur moyen de le préciser serait peut-être de lier cela avec les données.

Qu'en pensez-vous?

[Traduction]

M. Joel Neuheimer: Nous avons présenté un amendement très précis concernant la question du service « adéquat et approprié » que vous venez tout juste de mentionner. Cela se trouve dans notre mémoire et j'espère que cela vous sera utile. En fin de compte, il faut que nous soyons aussi explicites que possible et disions clairement que ces compagnies doivent offrir le meilleur niveau de service possible compte tenu de la situation. Nous devons faire en sorte que la définition qui figure dans le projet de loi soit aussi précise que possible au sujet de ce qui est acceptable et de ce qui ne l'est pas.

Lorsqu'il y a des inondations et que les voies sont emportées, il est bien difficile de s'attendre à ce que les trains circulent à l'heure comme d'habitude. Mais, s'il ne s'agit pas d'une catastrophe naturelle et que la situation est normale, compte tenu du temps que nous avons 12 mois par an au Canada, ces compagnies devraient pouvoir offrir un service respectant les horaires et lorsque les wagons arrivent, ils devraient être accompagnés de l'équipement nécessaire et devraient pouvoir être utilisés de façon sécuritaire par les expéditeurs. Voilà comment j'essayerai de répondre à votre question.

Merci.

[Français]

M. Robert Aubin: Je ne proviens pas de l'industrie, mais malgré tout le respect que j'ai pour votre proposition, je trouve que les mots « le plus haut degré possible » demeurent flous. Ils ne peuvent pas être traduits en chiffres.

La définition que vous proposez et que j'ai lue vous satisfait-elle, vous et votre industrie?

Vous permet-elle d'établir des relations d'affaires concrètes?

• (1200)

M. Pierre Gratton: Il serait peut-être préférable que je demande à mon collègue de répondre à votre question, étant donné qu'il interagit directement et quotidiennement avec les compagnies de chemin de fer. Je pense qu'il pourrait vous fournir une réponse précise.

M. Robert Aubin: C'est parfait.

[Traduction]

M. Brad Johnston (directeur général, Logistique et planification, Teck Resources Limited): « Adéquat et approprié » est la définition actuelle de la loi, et dans notre mémoire initial — et je réponds ici au nom de Teck — nous avons demandé d'apporter une légère modification à ce libellé pour qu'un service « adéquat et approprié » reflète les besoins de l'expéditeur et non pas les moyens à la disposition de la compagnie ferroviaire. Il y a une raison très précise pour cela; c'est parce qu'à un moment donné, la demande prévue se transforme en une demande ferme, pour une compagnie minière ou même pour une compagnie de produits forestiers. Dans

notre cas, le Canada est bien évidemment un pays d'exportation, un service « adéquat et approprié » veut dire que le système qui le fournit nous permet d'exporter nos marchandises au moment où cela est nécessaire.

Cela revient au commentaire que j'ai fait hier. Il ne s'agit pas de savoir si les wagons vont arriver, mais du moment où ils vont arriver. C'est parce que, dans notre cas, ou dans le cas d'une société minière — une société qui expédie du cuivre, du zinc ou du charbon — il y a un navire qui attend quelque part. Ce n'est pas une notion abstraite. Il faut tout autant prévoir l'avenir que faire rapport sur ce qui s'est passé. Un service « adéquat et approprié » veut dire un service qui répond à mes besoins, à savoir effectuer mes expéditions, ou mes ventes, ou fournir mes produits à mes clients qui se trouvent en Asie, en Amérique du Sud et en Europe.

[Français]

M. Robert Aubin: Vous ne dites pas « si » mais « quand » le train va arriver. Pour moi, cela implique également le nombre de wagons qui vont arriver. Or il faut que cela corresponde au contrat que vous avez conclu avec une compagnie ferroviaire et à la capacité de cette dernière de livrer le nombre de wagons dont vous avez réellement besoin.

[Traduction]

M. Brad Johnston: Tout à fait, et c'est cela un service adéquat et approprié. Dans le cas de Teck, nous transmettons à la compagnie de chemin de fer des prévisions sur quatre ans et de façon beaucoup plus précise sur cinq mois. Alors, pour nos besoins ou pour ceux d'une société de produits forestiers ou un transporteur maritime — je vais utiliser un terme technique — nous prévoyons des jours de planche. L'arrivée du navire au port est prévue. Il va arriver bientôt. Encore une fois, il n'y a pas d'incertitude à ce sujet. Nous ne voulons pas commencer une discussion au sujet de savoir si nous allons obtenir des wagons. Il ne peut pas y avoir ce genre de discussion, parce que cela ne respecte pas l'obligation qu'a un transporteur général. Cela ne constitue pas un service adéquat et approprié. Ce n'est pas une motion abstraite.

En modifiant simplement la formulation de la loi pour qu'elle se lise « Conformément aux conditions fixés par l'expéditeur », cela répondrait à la question que vous posez.

M. Joel Neuheimer: Je vais essayer de préciser ce qui me paraît être le sujet de votre question; prenons une usine qui est exploitée dans le nord du Québec et qui commande habituellement 10 wagons par semaine qui doivent arriver un jour précis, et tout d'un coup, vous n'obtenez que trois wagons. On peut espérer que la semaine prochaine, le manque sera compensé, mais si, de façon chronique et répétée, vous commandez 10 wagons par semaine et que vous n'en recevez que quatre ou six ou sept pendant une certaine période, cela ne répond pas aux besoins de l'expéditeur. Donc, pour revenir à ce que vous disiez, il faut que le service corresponde aux besoins de l'expéditeur et c'est ainsi que j'essayerai de préciser davantage l'idée que vous recherchez, si cela répond bien à votre question.

La présidente: Merci pour votre réponse.

Allez-y, monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Merci, madame la présidente.

Je vais commencer par le transport maritime. Pour ce qui est des navires, y a-t-il, à l'heure actuelle, des navires battant pavillon canadien qui les transportent ou tout cela se fait-il par chemin de fer ou par la route?

Mme Karen Kancens: Pourriez-vous répéter la question?

M. David de Burgh Graham: Pour le déplacement des conteneurs vides, est-ce que ce sont des navires battant pavillon étranger ou des navires battant pavillon canadien qui le font ou cela n'arrive jamais?

Mme Karen Kancens: En théorie, étant donné que cette activité est interdite actuellement pour les navires battant pavillon étranger aux termes de la Loi sur le cabotage, un des navires de ce genre pourrait demander une dispense pour pouvoir exercer cette activité, ce qui s'est déjà produit, et il peut y avoir un navire canadien qui s'oppose à la dispense et qui déclare être en mesure de transporter les conteneurs vides.

Nous connaissons un cas dans lequel cela est arrivé. Le transporteur voulait repositionner 400 conteneurs vides, je crois que c'était bien cela, de Montréal à Halifax. Le propriétaire du navire canadien a déclaré qu'il pouvait s'en charger et que cela en coûterait 2 000 \$ par conteneur, ce qui représentait un coût de 800 000 \$. Le coût du transport de ces conteneurs sur ce navire se serait élevé à 2 000 \$ et le coût du même transport par un navire battant pavillon étranger aurait été de 300 \$ par conteneur, ce qui est à peu près sept fois moins.

En théorie, oui, un navire canadien pourrait repositionner des conteneurs vides. Cela n'arrive jamais, parce que l'expéditeur étranger pourra utiliser le chemin de fer ou les importer de l'étranger, même si ces choix ne sont pas les meilleurs, mais le coût ne s'élèvera jamais à 2 000 \$ par conteneur comme le propriétaire d'un navire canadien l'exigerait. C'est bien une option, mais elle n'a jamais été utilisée et elle ne le sera jamais.

• (1205)

M. David de Burgh Graham: Pour les propriétaires, ceux qui louent les conteneurs, ce n'est pas une activité payante.

Mme Karen Kancens: Non. Nous parlons simplement du repositionnement de leurs propres conteneurs, de ceux dont ils sont propriétaires ou qu'ils louent, ce qui n'entraîne aucun coût, de sorte qu'il s'agit simplement de logistique.

M. David de Burgh Graham: Merci. Je vais maintenant quitter le transport maritime pour me lancer sur les voies de chemin de fer.

L'industrie minière est unique parce que certaines mines n'ont pas accès à une ligne de chemin de fer et il y a d'autres endroits où il y a seulement une ligne de chemin de fer, celle-ci n'est reliée à rien d'autre. Je pense à la société Quebec Cartier Mining ou à la Quebec North Shore and Labrador Railway où, sans le train, vous ne pouvez pas vous y rendre. Il n'y a qu'une seule compagnie ferroviaire et aucune autre solution. Comment cela fonctionne-t-il?

La plupart des aspects du projet de loi C-49 qui vise à augmenter la concurrence ne s'appliquent pas vraiment à ces secteurs.

M. Pierre Gratton: La société Iron Ore Company of Canada, par exemple, est propriétaire de sa propre ligne de chemin de fer et c'est elle qui l'exploite. C'est bien évidemment la façon dont elle a réglé cet aspect.

M. David de Burgh Graham: Une intégration verticale, alors.

M. Pierre Gratton: Oui.

M. David de Burgh Graham: Cela paraît logique. Il y a un aspect au sujet duquel j'aime taquiner — je crois que l'on peut utiliser ce mot — les grandes compagnies de chemin de fer depuis lundi, c'est qu'elles disent que vous n'êtes pas un expéditeur captif tant que vous avez accès à des camions.

Je pense que l'industrie ferroviaire devrait défendre ce moyen de transport, mais c'est seulement mon avis. Que pensez-vous de cela?

Si vous avez accès à des camions, n'êtes-vous pas encore un expéditeur captif?

M. Pierre Gratton: Le transport par camion est bien souvent beaucoup plus coûteux. Cela dépend de la longueur du trajet. Ce n'est pas non plus un moyen aussi sûr. Il ne serait absolument pas rentable d'essayer de transporter ces volumes de marchandises à l'autre bout du pays par camion et dans certains cas, avec les produits en vrac, ce n'est absolument pas faisable. Il n'est pas possible de transporter par camion la quantité de charbon métallurgique que produit Teck. Ce n'est tout simplement pas une solution.

M. David de Burgh Graham: Merci. Je vais poser la même question au secteur forestier.

Que pensez-vous du transport par camion à titre de solution qui vous permet de ne pas être un expéditeur captif?

M. Joel Neuheimer: Le gouvernement s'est donné comme priorité de réduire les gaz à effet de serre et cela ne semblerait vraiment pas très logique, n'est-ce pas? Si vous pensez à la priorité que s'est donnée le gouvernement de réduire les émissions de gaz à effet de serre, nous devrions expédier par chemin de fer davantage des produits dont Pierre et moi parlons et que nous représentons ici, de façon à ce qu'il y ait moins de camions sur la route. Il serait même préférable pour notre système routier que ces camions ne circulent pas. Ne serait-ce pas une conséquence intéressante?

Je vais faire un calcul rapide pour vous. Si notre usine utilise 10 wagons par jour, ce qui serait l'équivalent de 25 camions par jour, pour une semaine de sept jours, cela revient à 175 camions par semaine, contre 70 wagons. C'est une question qui concerne le volume des produits que nous expédions et j'espère que c'est aussi une question de logique, si je peux me le permettre.

M. David de Burgh Graham: C'est une introduction parfaite à ma question suivante.

Ma circonscription contient principalement des terres boisées, c'est une circonscription extrêmement boisée. Nous avons perdu nos lignes de chemin de fer en 1987. Les voies ont été arrachées. Il a été mis un terme au transport par rivière, trois ans plus tard, en 1990, et nous avons maintenant une route à deux voies sur laquelle circulent 500 000 camions par année pour répondre aux besoins de notre industrie forestière. Que pouvons-nous faire, de votre point de vue, pour protéger ces lignes de chemin de fer et pour les rétablir? Y a-t-il de l'intérêt pour les rétablir dans des régions de ce genre?

M. Joel Neuheimer: J'imagine qu'il faudrait commencer par faire une analyse coûts-avantages de ce que vous proposez, mais je suis tout à fait d'accord avec vous. Deux de nos membres ont subi les effets néfastes de ce que vous venez de décrire.

La cinquième grande demande que nous avons présentée ce matin concernait la nécessité de faire en sorte qu'il soit plus difficile pour les compagnies de chemin de fer de cesser l'exploitation d'une ligne ferroviaire. Quelques restrictions sont déjà en place, mais je pense qu'il faut absolument que le projet de loi prévoie une mesure quelconque qui empêcherait un transporteur de catégorie 1 d'interrompre le service dans un tel contexte parce que ce n'est plus rentable pour lui ou pour une autre raison. Il faut aussi faire en sorte que d'autres transporteurs puissent prendre le relais avant le démantèlement complet. Une fois que les rails sont enlevés, il est difficile de les remplacer.

Pour en revenir à cette cinquième demande, je crois qu'elle permettrait d'éviter que la situation que vous avez donnée en exemple se reproduise.

M. David de Burgh Graham: Je comprends. En effet, il serait difficile de construire une nouvelle voie ferrée dans ma circonscription. Merci.

La présidente: Merci, monsieur Graham.

Nous allons poursuivre avec M. Fraser.

●(1210)

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Mes premières questions sur le transport maritime s'adresseront à Mme Kancens. L'une des choses que j'essaie de comprendre concerne le juste milieu à trouver pour tous ces aspects, et je trouve important de souligner que le débat ne porte pas sur leur dimension commerciale. En fait, il est question de fluidité des échanges.

Lorsque des conteneurs vides doivent être expédiés par navire ou par camion, j'imagine qu'une entreprise de camionnage ou une société ferroviaire canadienne est engagée pour les transporter? Est-ce exact?

Mme Karen Kancens: Oui, c'est exact.

M. Sean Fraser: Est-ce qu'une analyse a été faite pour mesurer les retombées des activités des propriétaires européens de ces conteneurs sur l'économie et le système de transport du Canada, comparativement aux résultats réels d'un système de transport plus efficace et plus efficient qui garantirait le transport fiable par les entreprises?

Mme Karen Kancens: J'aimerais clarifier un point. Vous avez parlé de « propriétaires européens ». Je veux simplement m'assurer qu'il n'est pas question de l'AECG.

M. Sean Fraser: Bien sûr.

Mme Karen Kancens: On parle ici de repositionnement de conteneurs vides d'un bout à l'autre du Canada, qui n'est pas visé par l'AECG.

Puisque nous abordons la question dans le contexte du projet de loi C-49, il m'apparaît pertinent de rappeler que les coûts du repositionnement de conteneurs vides ne sont pas uniquement financiers. Bien entendu, cette opération entraîne toujours des frais additionnels, surtout si des camions ou des trains sont utilisés, mais d'autres coûts s'ajoutent.

Supposons que vous êtes propriétaire d'un navire qui fait régulièrement le trajet Montréal-Halifax. Des conteneurs vides sont empilés à Montréal et un client de Halifax en a besoin de 300 pour l'exportation. Il est certain que le navire partira de Montréal pour se rendre à Halifax puisque c'est son trajet ordinaire. Actuellement, vous ne pouvez pas embarquer les conteneurs vides à bord de votre propre navire. Vous devez les mettre sur un train ou les importer. Si les conteneurs sont chargés sur un train, des manutentions supplémentaires sont nécessaires. Les conteneurs ne seront pas simplement transbordés du port au navire. Ils devront passer par le dépôt de rails et les montés sur les wagons. Il faut donc plus de déplacements, plus de manutention des conteneurs. Évidemment, un coût externe additionnel est associé au transport ferroviaire, mais il faut aussi tenir compte des retards d'ordre logistique. Vos conteneurs seront transportés au bon vouloir des sociétés ferroviaires, pas forcément au moment qui conviendra le mieux au transporteur et à l'exportateur. Les frais augmentent chaque fois qu'un élément s'ajoute à la chaîne, de toute évidence, mais d'autres coûts liés aux délais et aux opérations de manutention supplémentaires entrent en ligne de compte.

À propos, les sociétés ferroviaires n'aiment pas vraiment transporter des conteneurs vides, parce qu'ils génèrent beaucoup

moins de revenus que les conteneurs pleins. Vous compliquez inutilement ce qui pourrait et devrait être un processus logistique très simple, en ajoutant une foule d'obstacles tout au long de la chaîne commerciale. C'est pourquoi je vous déconseille de limiter votre réflexion à la dimension financière.

M. Sean Fraser: Ce n'est certainement pas mon cas. J'aurais plutôt tendance à être d'accord avec vous pour ce qui est des coûts d'efficacité et d'opportunité auxquels vous avez fait allusion, et que nous aurions tout intérêt à opérer les améliorations logistiques que vous avez décrites.

Actuellement, si le coût est plus élevé... J'imagine que le producteur, l'importateur ou l'exportateur doit assumer les frais additionnels pour la manutention de conteneurs vides? Est-ce que la facture est refilée à une entreprise canadienne à une étape ou une autre de la chaîne?

Mme Karen Kancens: Comme de multiples éléments de coût sont calculés dans la facture finale du transport de il est souvent difficile de les isoler. Cependant, c'est un fait que si le transporteur doit payer des frais additionnels pour le repositionnement de conteneurs vides, surtout s'ils n'ont pas été internalisés et que les services d'un tiers comme une société ferroviaire sont utilisés, ces frais seront transférés à l'exportateur d'une manière ou d'une autre. Par contre, je ne peux pas les quantifier, mais je peux affirmer que l'exportateur devra assumer des frais qui n'existeraient pas si les conteneurs vides avaient été repositionnés à bord du navire du transporteur.

M. Sean Fraser: En ces temps où nous cherchons par tous les moyens à favoriser les échanges commerciaux dans un contexte de mondialisation galopante, que cela nous plaise ou non, vous semblez dire que la réforme permettrait aux entreprises canadiennes, et notamment celles du domaine de l'import-export, de créer plus d'emplois, avec tous les bienfaits qui s'ensuivent.

Mme Karen Kancens: Je n'irais peut-être pas aussi loin. C'est l'objectif ultime, évidemment, mais je l'envisage autrement. Actuellement, le manque de conteneurs vides se fait particulièrement sentir à Halifax. Sur la côte est du Canada, beaucoup de conteneurs frigorifiques sont nécessaires pour charger des produits agroalimentaires et de la mer. Si un exportateur ne reçoit pas à temps les conteneurs vides dont il a besoin pour acheminer les produits vers les marchés d'exportation, il risque de perdre des occasions d'affaires. Si un autre moyen de transport est utilisé, il y aura un coût additionnel.

Est-ce que de nouveaux emplois seront créés dans l'économie canadienne? Peut-être, mais on pourrait en dire autant de toutes les initiatives. Ce que je sais, c'est que ce sera avantageux pour l'exportateur de Halifax qui a besoin de conteneurs pour conclure un marché avec un client d'outre-mer.

●(1215)

M. Sean Fraser: Vous me prenez par les sentiments — la pêche au homard et un port dans ma circonscription. Vous m'en voyez ravi.

Pour ce qui concerne la modification précise dont vous avez parlé au sujet de la propriété par opposition à quiconque a un titre de participation dans ce genre de société, quelles seront les conséquences si la modification n'est pas retenue? L'incapacité de remédier à l'inefficacité du transport par train ou par camion? L'entassement de conteneurs vides dans les ports pendant quelques semaines de plus?

Mme Karen Kancens: Pour que ce soit bien clair, je répète que la modification que nous demandons, peu importe qu'elle soit apportée par voie législative ou par la voie d'une directive supplémentaire de Transports Canada, est prévue au projet de modification de l'article 70. Cette modification autoriserait le repositionnement de conteneurs vides par des navires battant pavillon étranger. Notre inquiétude a trait au manque de précision quant à l'autorisation de toutes les parties à un accord de partage de navires de repositionner leurs conteneurs vides en raison des limites relatives à la participation. Notre crainte n'est pas que les transporteurs soient incapables de repositionner leurs conteneurs vides, mais que ceux qui ont signé un accord de partage de navires ne soient pas tous autorisés à faire ces opérations.

M. Sean Fraser: Je comprends. Et...

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Fraser. Votre temps est écoulé.

Monsieur Shields.

M. Martin Shields: Merci, madame la présidente. Merci également aux témoins pour leurs précieux éclairages et leur expertise.

Dans les remarques de l'Association minière, un élément en particulier m'a frappé concernant l'arbitrage. Vous avez mentionné que vos demandes répétées de rencontre n'ont jamais abouti. Pouvez-vous nous donner le nombre exact de demandes soumises, ou une idée approximative, de même que le nombre de refus, en termes de pourcentage? Avez-vous une idée?

M. Pierre Gratton: Tout d'abord, je tiens à dire que ce processus n'est pas à la portée de la plupart d'entre eux, mais que ceux qui se rendent en arbitrage, et qui ont donc les ressources et la capacité pour aller jusque-là...

M. Martin Shields: C'était ma prochaine question.

M. Pierre Gratton: D'accord. C'est un exemple.

M. Brad Johnston: Votre question porte sur le processus d'arbitrage de l'offre finale...

M. Martin Shields: C'est exact.

M. Brad Johnston: ... qui d'emblée est un processus coûteux et laborieux pour tout expéditeur qui s'y engage. Cela dit, pour répondre plus précisément à votre question, je sais que... Comme il s'agit de processus confidentiels, je me limiterai à ceux auxquels j'ai pris part. Je ne peux rien révéler sur les dates ou le contenu, mais j'imagine que je peux parler de ce qui ne s'est pas passé. Dans la moitié des cas dont je suis au courant actuellement, les sociétés ferroviaires n'ont pas collaboré au dépôt d'une demande de calcul des frais auprès de l'Office. Je sais aussi que plus le temps passe, plus ce pourcentage augmente.

M. Martin Shields: Bref, la moitié du temps, vous n'avez même pas la possibilité de faire entendre votre point de vue.

M. Brad Johnston: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Nous pouvons engager une procédure d'arbitrage de l'offre finale dans certaines circonstances. C'est l'expéditeur qui décide. Je parle plutôt d'une demande d'avis expert de l'Office sur les frais afin d'étayer le processus d'arbitrage et d'éclairer l'arbitre sur la question de savoir si la position de l'expéditeur ou de la société ferroviaire est raisonnable ou déraisonnable. À notre avis, aucune raison légitime ne peut justifier le refus d'une demande de calcul des frais par l'Office, ou l'absence de collaboration au processus. Une société ferroviaire qui agit ainsi veut entraver le processus. Nous demandons que cette brèche dans la législation soit réparée.

M. Martin Shields: Quel est le coût de ce processus? Vous êtes un exploitant important. Pourriez-vous nous indiquer combien peut coûter ce processus pour vous? Vous avez dit vous-même qu'il était hors de portée pour la plupart.

M. Brad Johnston: Un processus d'arbitrage de l'offre finale peut coûter des millions de dollars à un expéditeur comme Teck. C'est un recours coûteux et laborieux, mais c'est le seul dont nous disposons et nous tenons à ce qu'il reste légitime.

M. Martin Shields: Est-ce que les effets décisions ou les renseignements favorables à d'autres expéditeurs peuvent être transposés?

M. Brad Johnston: Non.

M. Martin Shields: C'est très précis.

M. Brad Johnston: Le processus est tel que non seulement son contenu est confidentiel, mais aussi le fait qu'il a été engagé. Par conséquent, les bénéfices ne sont pas transposables d'un expéditeur à l'autre. Évidemment, nous pouvons nous inspirer d'un arbitrage précédent lorsque nous amorçons un nouveau processus, mais les résultats ne sont pas transposés d'un expéditeur à l'autre. La procédure de calcul des coûts est strictement confidentielle.

• (1220)

M. Martin Shields: Et quelle est votre demande au juste?

M. Brad Johnston: Nous demandons que lorsqu'un expéditeur sollicite le calcul des frais par l'Office dans le cadre d'un processus d'arbitrage de l'offre finale, le résultat lui soit fourni au plus tard cinq jours après le dépôt de la demande, disons. Le délai ne dépendrait pas de la volonté de collaboration d'une société ferroviaire. C'est très important.

M. Pierre Gratton: Je voudrais revenir sur le point que j'ai soulevé au début, que vous avez vous-mêmes admis. Ce processus coûte très cher. La grande majorité des utilisateurs des chemins de fer n'y ont pas accès, ou n'ont pas les moyens d'engager un tel processus. D'où l'importance des mesures proposées concernant la déclaration des données, l'interconnexion de longue distance et toutes les autres. De préférence, nous ne voulons pas aller jusqu'au... Ce processus est un dernier recours. Teck est l'un des principaux clients des compagnies de chemin de fer canadiennes, n'est-ce pas? Nous ne voulons pas être obligés d'aller jusque-là. Et si nous y sommes forcés, nous voulons que le processus fonctionne bien.

Les autres mesures proposées visent à assurer que le système fonctionne assez bien pour nous éviter de nous rendre jusque-là.

M. Martin Shields: Je comprends.

Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Joel Neuheimer: Oui. Pour ce qui concerne l'outil d'arbitrage de l'offre finale, comme Pierre l'a mentionné, nous proposons aussi des modifications qui en simplifieraient l'utilisation, qui en diminueraient les coûts et qui le rendraient plus accessible aux expéditeurs qui n'ont pas le choix d'exercer ce dernier recours.

Personnellement, je demande simplement que l'Office ait le pouvoir d'enquêter lui-même sur les affaires qui méritent examen. Je pense que cette modification du projet de loi suffirait et je ne toucherais pas au processus d'arbitrage de l'offre finale mais, si vous y tenez, alors assurez-vous de le rendre plus facile à utiliser.

Nos expéditeurs sont tenus de remplir des manifestes, et leur travail dépend de l'expédition d'un méli-mélo de produits de leurs clients, alors qu'eux utilisent des trains-blocs, une tout autre réalité qui change la dynamique de la relation. Cela complique davantage le recours à ce type d'outil pour les membres de mon association et, sans vouloir dramatiser, c'est l'une des raisons qui expliquent leur absence ce matin. La tournure de ces affaires et la manière dont les compagnies ferroviaires les traitent ensuite ne sont pas toujours à l'avantage des expéditeurs. C'est pourquoi l'Association se fait un devoir de se présenter à des endroits comme celui-ci pour proposer des modifications à ce type d'outil.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Je vous remercie, madame la présidente.

Madame Kancens, l'un des sujets sur lequel nous aimerions entendre le SIU a trait aux difficultés d'application des normes du travail sur certains navires étrangers. Savez-vous si ces navires étrangers sont assujettis à des obligations quand ils naviguent dans les eaux canadiennes?

Mme Karen Kancens: Je voudrais d'abord préciser que ces navires étrangers transportent les produits canadiens destinés aux marchés étrangers. Ils sont utilisés pour la quasi-totalité de nos activités de commerce outre-mer et la moitié de notre commerce transfrontalier. Des milliers de ces navires acheminent les produits entre les ports canadiens et étrangers. Ce n'est pas un phénomène nouveau. Ils sont notre moyen de transport pour nos marchandises commerciales.

Les navires étrangers sont assujettis à un régime réglementaire strict qui couvre la sécurité, l'environnement, les normes du travail. Comme je l'ai déjà dit, ce n'est rien de nouveau...

M. Ken Hardie: Je suis désolé, qui est responsable? Qui s'assurer que ces navires respectent la réglementation?

Mme Karen Kancens: Toute la réglementation de portée internationale est élaborée par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale du travail. Chaque pays la met en oeuvre par la voie de mesures législatives nationales. Au Canada, son application relève de Transports Canada et d'autres instances réglementaires, conformément aux obligations qui lui incombent à titre d'État portuaire.

M. Ken Hardie: Je veux savoir si les règlements pris par Transports Canada s'appliquent aux équipages des navires étrangers.

• (1225)

Mme Karen Kancens: Étant donné que l'expédition est confiée à des navires sous pavillon étranger, ils sont assujettis à des règlements élaborés par des instances internationales qui sont appliqués au Canada. Le Canada s'assure qu'ils sont observés.

Sonia, je crois que je vais avoir besoin de votre aide pour m'en sortir.

M. Ken Hardie: J'ai d'autres questions. Au fond, on soupçonne que de la main-d'oeuvre étrangère bon marché est utilisée et que ces travailleurs ne sont pas bien traités. J'espère qu'en temps et lieu, ces soupçons seront démentis mais, pour l'instant, je ne crois pas que quiconque puisse nous rassurer à ce propos.

Mme Sonia Simard (directrice, Affaires législatives, Fédération maritime du Canada): Est-ce que vous m'accordez deux minutes pour tenter de vous rassurer?

M. Ken Hardie: Non.

Mme Sonia Simard: Non, je ne peux pas essayer?

M. Ken Hardie: Je n'ai malheureusement pas deux minutes à vous accorder. J'ai d'autres questions.

Mme Sonia Simard: D'accord.

M. Ken Hardie: Par contre, si vous le voulez, vous pourrez faire un suivi. Je suis certain que ce sera instructif.

J'ai toujours l'impression qu'on nous ressert le sempiternel argument « c'est une première étape ». D'accord, nous ne pouvons rien faire pour l'instant. Mais encore?

C'est quoi, l'étape suivante?

Mme Karen Kancens: Nous entendons cet argument chaque fois qu'il est question de modifier la Loi sur le cabotage. Historiquement, cette mesure législative a beaucoup contribué à la protection et à la promotion des industries maritimes canadiennes. Nous ne voyons pas l'intérêt de la modifier pour le simple plaisir de l'exercice.

En revanche, même si son rôle est important, rien ne nous interdit de prendre du recul de temps à autre pour évaluer si la Loi répond toujours aux besoins de l'économie canadienne et à ceux des importateurs et des exportateurs, ou si des modifications très précises pourraient être apportées, comme celle concernant le repositionnement des conteneurs vides, en vue d'améliorer la chaîne logistique dans son ensemble sans enfreindre les principes fondateurs de la Loi.

M. Ken Hardie: D'accord, je vais en rester là pour le moment.

Je m'adresserai maintenant aux représentants de l'Association minière, MM. Gratton et Johnston. Apparemment, deux facteurs semblent intervenir dans la dynamique complexe de vos relations avec les compagnies de chemin de fer. Le premier touche les pratiques d'établissement des prix et le second les questions liées au service.

Est-ce que l'un ou l'autre de ces facteurs est une source plus importante de préoccupation, ou les deux vous préoccupent-ils autant?

M. Pierre Gratton: Les deux nous préoccupent, de même que la manière dont ils opèrent. Tout dépend des circonstances, de qui vous êtes, de l'expéditeur concerné. Nous pouvons être préoccupés par un facteur ou l'autre, ou les deux, de façon variable dans le temps.

M. Ken Hardie: Pouvez-vous nous donner un exemple d'une transaction type?

Comment les transactions sont-elles établies? Comment peuvent-elles dérailler, s'il arrive qu'elles déraillent?

M. Pierre Gratton: Joel a donné un exemple tiré du secteur forestier, mais le même exemple pourrait se produire dans le secteur minier. Il arrive qu'on attende un certain nombre de wagons à une certaine date, mais que le compte n'y est pas. Un de nos membres s'est fait dire par les sociétés ferroviaires qu'elles ne le desserviraient plus. C'est donc très variable pour ce qui est du service.

Les compagnies de chemin de fer contrôlent les prix. Comme il n'y a aucune concurrence, elles ont le champ libre pour les établir à leur guise et transférer tous les coûts qu'elles souhaitent. Je me souviens que le jour même de l'adoption de la taxe sur le carbone en Colombie-Britannique, les compagnies ont annoncé qu'elles augmentaient leurs tarifs pour transférer le coût de la taxe aux expéditeurs. C'est le privilège de ceux qui sont en situation de monopole.

Brad, avez-vous des exemples précis tirés de votre propre expérience?

M. Brad Johnston: Je crois...

La présidente: Très brièvement, monsieur Johnston.

M. Brad Johnston: D'accord.

Pour faire écho à ce que Pierre vient de dire, nous sommes toujours confrontés à des délais de livraison très précis de nos clients pour ce qui est des exportations. Il peut arriver que l'exécution d'une commande prenne des semaines, sinon des mois. Nous fournissons des prévisions. Nous attendons des navires. Nous recevons des commandes. Si nous sommes incapables de les exécuter, la sanction financière peut être très importante pour une société comme Teck. Comme je l'ai expliqué hier, les chiffres ont été de l'ordre de 50 à 200 millions de dollars selon les périodes au cours des 10 dernières années.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Johnston.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Je vous remercie, madame la présidente.

J'ai une série de questions pour l'Association minière.

Monsieur Gratton, j'aimerais vous poser une question au sujet du délai de trois semaines pour la déclaration des données. Au début de la semaine, nous avons entendu des témoignages selon lesquels les compagnies de chemin de fer canadiennes fournissent déjà des renseignements plus détaillés sur leurs activités aux États-Unis. Les données sont transmises sur une base hebdomadaire.

Je me demande si le gouvernement actuel aurait dû intégrer au projet de loi C-49 des exigences de déclaration des données des compagnies de chemin de fer mieux alignées sur celles qui sont imposées aux États-Unis?

• (1230)

M. Pierre Gratton: Selon ce que j'en ai compris, c'est ce que propose le projet de loi. Notre point de vue est que ce n'est pas suffisant. Le régime américain remonte à plusieurs dizaines d'années. Tout d'abord, la quantité de données déclarées n'est pas suffisante — le régime américain exige un échantillon de données, et non la totalité. À cela s'ajoute le problème soulevé par Joel au sujet de l'actualité des données. Elles sont parfois très dépassées.

Les technologies actuelles permettent de télécharger et de déclarer les renseignements des feuilles de route, c'est clair. Il n'y a aucune raison de ne pas le faire.

J'entends souvent dire qu'il faudrait au moins harmoniser nos exigences avec celles des États-Unis. Je pense que ce n'est plus le cas depuis des décennies. Aujourd'hui, nous avons la possibilité de faire mieux que les États-Unis en obligeant les compagnies de chemin de fer à déclarer les données dont nous avons tous besoin pour les tenir comptables, mais aussi, comme nous l'avons dit tout à l'heure, pour repérer les problèmes d'infrastructure un peu partout au pays.

Mme Kelly Block: J'aimerais revenir sur la comparaison que vous avez faite entre les prix de ligne concurrentiels et l'interconnexion à longue distance. Lundi, j'ai eu l'occasion de demander à des représentants de Transports Canada de nous expliquer la différence. Quelques témoins ont fait cette comparaison.

Pourriez-vous nous expliquer les différences entre les prix de ligne concurrentiels et l'interconnexion à longue distance, ou les similitudes qui en font des mécanismes inefficaces?

M. Pierre Gratton: Brad, pouvez-vous répondre à cette question?

M. Brad Johnston: Je dirais qu'ils sont similaires surtout à cause de leurs lacunes. La stratégie des prix de ligne concurrentiels, dans sa forme actuelle, a pour effet d'éliminer toute concurrence entre les compagnies de chemin de fer. Ce mécanisme est donc inefficace et

c'est pourquoi il a été très peu appliqué dans les 20 ou 25 dernières années.

Pour le secteur minier, l'interconnexion à longue distance, à cause des restrictions géographiques qui touchent un si grand nombre de régions... Ce matin, nous avons même essayé de voir si des joueurs du secteur minier pourraient y recourir. C'est loin d'être clair pour nous. Une chose est sûre, tous les exploitants de la Colombie-Britannique, peu importe l'endroit dans la province, ne peuvent pas recourir au mécanisme actuel de l'interconnexion à longue distance. C'est assez incroyable, mais c'est l'interprétation que nous en avons. À l'Est du pays, en Ontario et au Québec, en raison de la définition du corridor Québec-Windsor, je vois mal qui pourrait utiliser ce recours. Très honnêtement, si les restrictions géographiques ne sont pas revues, je ne sais vraiment pas qui pourrait recourir à ce mécanisme, du moins dans le secteur minier. C'est pourquoi je ne me suis pas vraiment penché sur la question.

Mme Kelly Block: Au cours de notre étude du projet de loi C-30, divers intervenants du secteur forestier et du secteur minier nous ont dit qu'ils souhaiteraient avoir accès à des mécanismes d'interconnexion et d'extension de l'interconnexion comme ceux qui sont prévus pour les producteurs de grain dans la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain. Si nous revenons aux corridors visés par une exemption ou aux zones d'exclusion, pouvez-vous trouver une explication logique à la création de ces zones ou de ces corridors et à leur intégration dans cette mesure législative?

M. Pierre Gratton: Nous pouvons seulement présumer que les compagnies de chemin de fer ont haussé le ton et que c'est pourquoi des zones d'exclusion ont été créées. Cette tentative vise pour l'essentiel à conserver les dispositions du projet de loi C-30. Une partie des Prairies pourrait en bénéficier, tout comme elle a bénéficié du projet de loi C-30. À mon avis, c'est simplement une façon différente et plus créative de parvenir aux mêmes fins. Si c'était peu plus ouvert dans le centre et l'est du Canada, les compagnies de chemin de fer n'auraient pas le choix de se livrer une plus forte concurrence, mais ce n'est pas ce qu'elles veulent.

• (1235)

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je veux aussi remercier M. Hardie, qui a posé plusieurs des questions que je prévoyais poser. Pour lui retourner l'ascenseur, je vais accorder les deux prochaines minutes à Mme Simard, de façon à pouvoir entendre sa réponse, qui m'intéresse également.

[Traduction]

Mme Sonia Simard: J'aimerais préciser qu'il est question d'adopter une mesure visant les marins travaillant à moindre salaire. Ces navires accostent au Canada depuis plus de 120 ans. Ils sont régis par diverses conventions que le Canada a aidé à rédiger, y compris celles qui portent sur les normes de travail à bord des navires. Ce sont les lois qui s'appliquent à ces navires. Insinuer que tous les marins à bord des navires transocéaniques sont maltraités, c'est manquer de respect à l'ensemble de la profession. Ces marins travaillent sur des navires transporteurs. Ils sont plus de 1,6 million à bord des navires transocéaniques. Plus de 55 000 navires océaniques sont utilisés pour les échanges internationaux.

Est-ce que certains navires qui entrent dans les eaux canadiennes violent les normes? C'est possible. Est-ce que des voitures dépassent les limites de vitesse sur les autoroutes du Canada? C'est possible. Est-ce que cela me permet d'insinuer que tous les automobilistes canadiens sont des voyous et enclins aux accès de rage au volant? Certainement pas. C'est la même chose pour une très vaste industrie qui regroupe plus de 55 000 bâtiments. Ils sont régis par des normes. L'application de ces normes relève des autorités canadiennes, et les conditions de travail sur les navires assurent la survie à bord et la réussite des gens de mer.

Me donnez-vous 30 secondes de plus pour situer le contexte?

M. Robert Aubin: Il me reste du temps. Allez-y.

Mme Sonia Simard: C'est une première étape. Au contraire de ce qui a été dit, nous ne demandons pas de sabrer la Loi sur le cabotage. Ce n'est pas pour cela que nous sommes ici.

J'aimerais donner un autre exemple, celui des États-Unis. Nous connaissons la loi Jones, qui protège très jalousement la flotte nationale. Le concept de l'assouplissement des règles sur le transport de conteneurs vides est intégré à la loi Jones, qui permet d'intégrer aux accords de partage de navires signés aux États-Unis une clause autorisant les parties à transporter leurs conteneurs vides. La modification proposée ne vise donc pas à sabrer la Loi sur le cabotage. Nous demandons simplement la mise en oeuvre intégrale de la modification afin d'autoriser les transporteurs de conteneurs à mener leurs activités aux termes d'accords de partage de navires.

Est-ce que c'est plus clair?

[Français]

M. Robert Aubin: Oui, merci.

[Traduction]

La présidente: Nous pouvons poursuivre un peu, monsieur Aubin, si vous avez une autre question.

Très bien. Merci infiniment à tous.

Nous avons terminé le premier cycle de questions. Avant que je donne leur congé à nos témoins, avez-vous des questions particulières que vous n'avez pas eu la chance de poser?

Personne de ce côté-ci? Très bien. Et en face? Quelqu'un parmi vous a-t-il une question très importante à laquelle il faut absolument une réponse?

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente. J'ai une question pour les expéditeurs, qui fait suite à notre discussion sur le projet de loi C-49 et les mesures opérationnelles, et plus précisément celles concernant le déplacement de conteneurs au moyen de ressources maritimes.

J'aimerais aborder un sujet dont nous n'avons pas parlé depuis quelques jours et qui pourrait être pertinent, soit le financement des activités d'expédition. J'aimerais connaître le point de vue et les recommandations de la Fédération maritime eu égard au système global en mer et dans les Grands Lacs.

Que pensez-vous de la possibilité pour les administrations portuaires d'obtenir du financement par le truchement des instruments de la Banque de l'infrastructure du Canada pour leurs projets d'agrandissement? Selon vous, s'agit-il d'une mesure utile pour accroître la compétitivité des ports canadiens?

Outre les ports canadiens désignés comme administrations portuaires, j'aimerais élargir ma question à la Voie maritime du Saint-Laurent et aux Grands Lacs. À votre avis, serait-il possible

d'élargir l'accès au financement afin d'améliorer les perspectives commerciales des membres de votre organisation et d'autres utilisateurs des eaux canadiennes et au-delà de nos frontières?

• (1240)

Mme Karen Kancens: Pour ce qui concerne les infrastructures et l'accès des ports à la Banque de l'infrastructure du Canada, c'est une mesure prometteuse, du moins en théorie. Personnellement, je pense qu'il faudra axer la réflexion sur la création de corridors et de réseaux commerciaux.

Vous pouvez prendre l'exemple du port de Vancouver, qui connaît une croissance exponentielle et qui construit toutes sortes d'infrastructures, pour déterminer si cette mesure pourrait lui être utile.

La Voie navigable du Saint-Laurent et le réseau Saint-Laurent-Grands Lacs auront aussi besoin d'infrastructures, et c'est donc une mesure qui pourrait s'avérer intéressante pour cette partie du pays également. Nous réclamons depuis un bon moment déjà des brise-glace additionnels pour soutenir le réseau et la navigation hivernale ici. Les brise-glace jouent un rôle majeur pour assurer la viabilité du corridor commercial et des éventuelles infrastructures qui viendront combler les besoins dans l'Est.

Donc, il s'agit d'une mesure utile en théorie, mais je m'arrêterai là pour l'instant. Nous ferons une analyse plus poussée dans nos observations écrites.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, c'était mon but. Je voulais demander que de l'information plus détaillée nous soit transmise à ce sujet.

Mme Karen Kancens: Oui, bien entendu.

M. Vance Badawey: Comme je l'ai déjà dit hier, le projet de loi C-49 s'insère dans une stratégie globale en matière de transport et, de toute évidence, vise à établir ce qui constitue l'un des cinq thèmes annoncés par le ministre Garneau, soit les corridors de commerce. Il est impératif de bien connaître nos besoins pour être en mesure de renforcer notre capacité de participation et de prospérité dans l'économie mondiale. Comme vous l'avez dit tout à l'heure, vous faites partie intégrante de cet effort, et nous voulons connaître vos besoins. C'est essentiel pour nous assurer qu'au moment venu, nous serons en mesure de faire des investissements judicieux, qui nous procureront le meilleur rendement possible et qui amélioreront la position du Canada sur la scène économique mondiale.

Mme Karen Kancens: Oui, tout à fait.

M. Vance Badawey: Formidable! Merci infiniment.

La présidente: Je remercie tous nos témoins. Vos interventions ont été très instructives. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer et de nous aider dans notre travail de parlementaires.

Nous allons suspendre nos travaux pour permettre aux témoins suivants de prendre place.

• (1240)

(Pause)

• (1345)

La présidente: Nous reprenons notre étude du projet de loi C-49. Nous accueillerons maintenant M. François Tougas, qui interviendra à titre personnel, ainsi que des représentants de la Canadian National Millers Association et de la Canadian Canola Growers Association.

Je vous souhaite la bienvenue et vous remercie d'être venus à notre rencontre.

Qui veut commencer? Vous avez la parole, monsieur.

M. Gordon Harrison (président, Canadian National Millers Association): Merci beaucoup de me donner l'occasion de m'adresser à vous. Je vous en suis très reconnaissant. Mon association a été très heureuse de voir sa demande de comparution accueillie.

La Canadian National Millers Association est un organisme national sans but lucratif qui représente l'industrie de la mouture des grains de céréale. Les sociétés membres exploitent des minoteries partout au Canada, et une partie d'entre elles exploitent des installations situées aux États-Unis ou ont des sociétés affiliées qui ont des installations de meunerie aux États-Unis.

Si l'on considère sa capacité et les marchés régionaux qu'elle dessert, on peut affirmer que l'industrie meunière canadienne fait partie prenante de l'industrie meunière nord-américaine. Le marché de cette industrie couvre l'ensemble du territoire nord-américain et elle est intégrée, à l'instar des réseaux de transport ferroviaire, à l'échelle de l'Amérique du Nord.

Cela étant dit, nous sommes un organisme canadien sans but lucratif. L'Association ne représente pas directement l'industrie meunière des États-Unis, mis à part certains de nos membres en règle qui viennent des États-Unis, mais qui exploitent des installations au Canada.

Comme j'ai seulement quelques minutes à ma disposition, j'aimerais d'entrée de jeu souligner que notre Association appuie les recommandations formulées dans les modifications du projet de loi qui ont été soumises par la Western Grain Elevator Association, ou WGEA. Ses membres font le pont entre les producteurs de grain et les transformateurs qui font partie de notre Association et d'autres transformateurs au Canada, qui traitent la très grande partie du blé et de l'avoine dans l'Ouest canadien.

J'aimerais aborder quelques thèmes pour donner un cadre à votre analyse de tous les témoignages que vous avez entendus.

Nos membres sont des transformateurs primaires de blé, d'avoine, de seigle et d'autres céréales. Pour nous, le terme « transformateurs primaires » englobe tous ceux qui participent à l'étape de la chaîne d'approvisionnement consistant à transformer le grain pour le faire passer d'un produit de base généralement non consommé à un produit consommable et qui entre dans la composition de produits alimentaires ou d'autres produits destinés à des consommateurs.

Dans les aliments contenant ces ingrédients, les premiers qui viennent à l'esprit sont le pain, d'autres produits de boulangerie, les pâtes, les céréales prêtes à consommer et les biscuits. J'aimerais souligner toutefois que la farine de blé et les autres produits de minoterie sont utilisés pour fabriquer des articles vendus dans tous les rayons d'épicerie, et notamment les aliments pour animaux. La gamme des produits qui contiennent des grains moulus ou qui en sont dérivés est très vaste. Les grains moulus utilisés pour ces produits proviennent de partout au Canada, mais l'Ouest canadien est le principal producteur.

Par ailleurs, rares sont les chaînes d'alimentation ou les restaurants, s'il en existe, dont le menu n'est pas essentiellement composé d'aliments à base de grains de céréale et fabriqués à partir de produits de minoterie. J'ai fait un petit calcul. Pendant la durée des présentes audiences, les Canadiens auront consommé approximativement 200 millions de repas comprenant des produits de boulangerie, des pâtes, des céréales prêtes à consommer et des collations qui contiennent d'autres produits de minoterie.

Ces entreprises, des plus grandes aux plus petites, fonctionnent selon un modèle de livraison juste à temps. Les principaux fabricants ou les transformateurs secondaires de produits de minoterie — comme les boulangeries dans le cas des produits congelés, ou des pâtes, mais surtout les transformateurs secondaires de l'industrie de la fabrication — gardent des stocks d'ingrédients de quelques jours seulement. Je ne parle pas seulement de la farine de blé ou d'autres grains moulus, mais de tous les produits céréaliers. On peut donc dire qu'au-delà de l'étape de la mouture, la chaîne d'approvisionnement fonctionne donc selon un modèle de livraison juste à temps, tout comme l'industrie automobile.

Notre Association se sent interpellée par les mesures sur le transport ferroviaire du projet de loi à cause de la très forte dépendance de l'industrie de la minoterie à ce mode de transport, pas seulement pour l'acheminement des grains non transformés vers les installations, mais aussi pour la livraison des produits transformés. Les deux tiers de la capacité de mouture du blé ne se trouvent pas dans les Prairies, soit en Alberta, en Saskatchewan ou au Manitoba, mais en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec et en Nouvelle-Écosse. Ces minoteries comptent sur le service ferroviaire pour leur acheminer quelque trois millions de tonnes de blé et d'avoine par année. C'est donc une demande facilement prévisible pour le transport ferroviaire: selon mon estimation, il faut compter 34 000 wagons pour le transport du grain vers les minoteries, et de 6 000 à 10 000 wagons environ pour la livraison des produits de minoterie et leurs dérivés ensuite.

• (1350)

Cette demande ne fluctue pas vraiment d'une campagne agricole à l'autre, et elle ne dépend pas non plus de la production canadienne pour aucun produit. Au contraire, il est facile de faire des prévisions une année à l'avance parce que la demande est liée au marché national et à un marché d'exportation à proximité, les États-Unis d'Amérique.

Selon la circonscription que vous représentez, certains d'entre vous seront peut-être intéressés d'apprendre que pendant la grave crise qui a perturbé le service durant la campagne 2013-2014, des minoteries de Mississauga, de Montréal et de Halifax ont manqué de blé, à plus d'une reprise dans certains cas! Des boulangeries importantes se sont retrouvées avec des réserves d'à peine deux ou trois jours, et des commerces d'épicerie de détail étaient probablement à quatre ou cinq jours de manquer de pain sur leurs étalages.

Avec le recul... Je sais que cela fait longtemps et que nous ne sommes pas ici pour gémir sur le passé, mais il n'en reste pas moins que nous avons frôlé une grave interruption de l'approvisionnement en aliments à base de céréales. Comment aurions-nous expliqué cette pénurie aux Canadiens qui se seraient retrouvés devant des étalages de pain vides dans les magasins, ou aux chaînes de restauration rapide qui n'auraient eu rien pour servir les garnitures annoncées sur leurs menus?

Outre l'extension de l'interconnexion, les dispositions de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain ne tiennent pas compte des besoins en matière de services ferroviaires de l'industrie canadienne de la minoterie, et elles ne contribuent pas à les combler. On pourrait en dire autant des minoteries américaines. En fait, cette mesure entrave la prestation du service à notre secteur. À nos yeux, aucune disposition de la Loi sur les transports au Canada ne semble tenir compte des besoins de service éminemment prévisibles de l'industrie canadienne de la minoterie et, à bien des égards, le même constat se dégage des modifications proposées au projet de loi C-49. La Loi dans sa forme actuelle ou même modifiée ne tient pas vraiment compte, ni directement ni indirectement, des besoins des transformateurs canadiens.

La capacité des transformateurs de réceptionner et de décharger le grain ne se compare pas du tout à celle des élévateurs à grain avant la distribution aux marchés d'exportation. La grande majorité des minoteries sont situées dans un milieu urbain, souvent dans un environnement composite, et parfois au cœur de quartiers résidentiels ou commerciaux, où elles peuvent accueillir seulement quelques wagons à la fois. À ma connaissance, la minoterie qui a la plus forte capacité peut accueillir une quinzaine de wagons à la fois sans recourir à un silo de transbordement à proximité.

Pour ce qui est du projet de loi C-49, il sera très important que la version modifiée, telle que je l'ai comprise, conserve la définition d'*expéditeur* c'est-à-dire « Personne qui expédie des marchandises par transporteur, ou en reçoit de celui-ci, ou qui a l'intention de le faire ». C'est un élément très important de la législation actuelle, qui garantit que les transformateurs, y compris les meuniers, bénéficient des mêmes mesures législatives.

Ce que je veux dire, essentiellement, est que pour l'industrie du grain en général, le service ferroviaire ne se limite pas à la livraison aux ports en vue de la distribution aux marchés d'exportation. Il englobe également le transport vers les minoteries du Canada et des États-Unis qui répondent aux besoins des consommateurs des deux côtés de la frontière. Le questionnaire que Transports Canada a fait circuler il y a une dizaine de jours parlait des marchés mondiaux. J'aimerais rappeler que l'Amérique du Nord, c'est-à-dire les territoires du Canada et des États-Unis réunis, est un marché mondial de 400 millions de personnes. Selon notre analyse, les recommandations de la WGEA et les résultats de l'étude rigoureuse du groupe de travail sur la logistique des récoltes offrent un appui très solide aux améliorations proposées par la WGEA aux modifications. Nous appuyons ces recommandations.

Je dois préciser cependant que ni le mémoire de la WGEA ni aucun autre que j'ai lu jusqu'ici ne parle de l'importance du service ferroviaire pour les minoteries. Elles sont très nombreuses, et il est primordial pour les besoins de la population canadienne qu'elles puissent fonctionner efficacement et que leurs produits alimentaires soient livrés en temps opportun.

J'ai remis au greffier les courtes lettres qui ont été adressées à L'honorable Marc Garneau. Si j'ai bien compris, elles seront distribuées une fois qu'elles auront été traduites.

Je vous remercie de votre attention.

•(1355)

La présidente: Merci beaucoup.

Je donne maintenant la parole aux représentants de la Canada Canola Growers Association.

M. Jack Froese (président, Canadian Canola Growers Association): Bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs.

Je m'appelle Jack Froese, je suis président de la Canadian Canola Growers Association (CCGA), et j'ai une exploitation au Manitoba. Je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui afin de discuter du projet de loi C-49, la Loi sur la modernisation des transports.

La CCGA est une association nationale régie par un conseil d'administration composé d'agriculteurs, qui représente la voix des 43 000 producteurs de canola au Canada, de l'Ontario jusqu'à la Colombie-Britannique. Plus de 90 % du canola cultivé au Canada au cours d'une année est destiné à être exporté vers des marchés dans plus de 50 pays, sous forme de graines non traitées ou de produits transformés, soit l'huile ou la farine de canola. Le Canada est le plus grand exportateur au monde de cet oléagineux très prisé.

Les producteurs de canola dépendent fortement du réseau ferroviaire pour acheminer leurs produits à leurs clients et pour continuer à offrir leurs produits à des prix concurrentiels dans le marché mondial des oléagineux. Dans la chaîne d'approvisionnement des grains, les producteurs occupent une position unique, et c'est ce facteur même qui différencie cette chaîne d'approvisionnement de celles des autres produits primaires. Les producteurs agricoles ne sont pas les expéditeurs officiels de leurs produits, mais ils en assument les frais de transport, puisqu'ils se reflètent dans le prix qui leur est offert pour leurs grains et oléagineux par les acheteurs, qui sont, eux, les expéditeurs.

En bref, les agriculteurs ne s'occupent pas d'organiser le transport par train ou par bateau, mais ce sont eux qui en assument les coûts. Les coûts de transport et de logistique, quels qu'ils soient au moment de la transaction, sont retransmis au producteur et absorbés par celui-ci.

Chaque année, les producteurs s'efforcent individuellement de maximiser la quantité et la qualité de leur production. Une fois récoltés, les grains sont vendus au système, selon le plan de commercialisation adopté par le producteur, dans le but général d'obtenir le meilleur prix possible dans un marché mondial des produits primaires dynamique et fluctuant.

Le transport du grain est l'un des nombreux facteurs commerciaux qui influent directement sur le prix que peuvent obtenir les producteurs agricoles au Canada. Lorsque des problèmes surviennent dans la chaîne d'approvisionnement, cela peut faire chuter le prix offert aux producteurs pour leurs grains, et ce, même si le marché mondial des produits primaires affiche des prix élevés.

Dans les périodes d'interruption prolongées, les silos à grains se remplissent et les entreprises céréalières cessent d'acheter du grain et d'accepter les livraisons. Cette situation peut se produire même lorsque le producteur détient un contrat de livraison, ce qui risque de nuire considérablement à sa capacité financière de maintenir ses activités à flot. Il s'agit là de l'une des raisons principales pour lesquelles les producteurs de l'Ouest canadien accordent autant d'importance au transport. Le transport a une incidence directe sur leurs revenus personnels. De plus, ils dépendent fortement du service ferroviaire du Canada pour acheminer leurs grains jusqu'aux ports d'exportation. Ils n'ont pas d'autres options.

Le transport du grain de l'Ouest canadien sur une distance moyenne de 1 520 kilomètres, des prairies jusqu'à l'océan, est un processus complexe, mais nous devons en assurer l'efficacité au profit de toutes les parties concernées et de l'ensemble de l'économie canadienne.

La compétitivité et la fiabilité de l'industrie du canola, qui contribue plus de 26 milliards de dollars par année à l'économie canadienne, dépendent fortement de la capacité de la chaîne d'approvisionnement de fournir un service rapide, efficace et fiable. Pour ce qui est de l'importance du canola pour les producteurs agricoles canadiens, ce grain a été la principale source de revenus agricoles annuels provenant de cultures depuis plus de 10 ans, et il contribue grandement à la rentabilité des producteurs de grains.

La campagne agricole 2016-2017, qui s'est terminée à la fin du mois de juillet, a vu l'établissement de nouveaux records en matière d'exportation du canola et de transformation à valeur ajoutée de cet oléagineux sur le marché intérieur. L'excellent rendement des compagnies ferroviaires a sans aucun doute contribué à l'atteinte de ces résultats. En ce qui concerne le transport ferroviaire du grain et de ses produits dérivés, la dernière année a été, dans l'ensemble, exceptionnelle.

Cela dit, il faut continuer à mettre l'accent sur l'avenir lorsqu'il s'agit de prendre des décisions concernant la modification de politiques gouvernementales. L'efficacité, dans l'ensemble, raisonnablement élevée du transport des marchandises et la fluidité relative de la chaîne d'approvisionnement observées au cours des dernières années ne doivent pas diminuer l'importance accordée à la recherche de solutions pour améliorer le système. Malgré les manchettes favorables à court terme, il reste encore des problèmes fondamentaux à régler.

Au printemps 2017, une superficie record de canola a été semée au Canada et, pour la première fois, le canola a dépassé le blé en tant que plus importante culture au pays. Les plus récentes estimations du gouvernement, datant de la fin août, chiffrent la production d'automne à 18,2 millions de tonnes. C'est un résultat légèrement en baisse par rapport à l'année précédente, en raison de conditions météorologiques difficiles, mais tout de même supérieur de plus d'un million de tonnes à la moyenne des cinq dernières années.

Reconnue pour ses nombreuses réussites, notre industrie est optimiste et axée sur l'atteinte d'objectifs. Nos prévisions pour 2025 voient une augmentation continue de la demande pour nos produits au pays ainsi qu'à l'étranger. Dans un tel avenir, notre industrie dépendra encore plus fortement du transport ferroviaire, puisqu'elle s'efforcera d'atteindre son objectif stratégique de produire de manière durable 26 millions de tonnes de canola par année au Canada.

● (1400)

Pour soutenir cette vision, l'industrie et les producteurs agricoles canadiens auront besoin d'un réseau de transport ferroviaire efficace, adapté non seulement à la taille des récoltes actuelles, mais à celles des récoltes futures. Les producteurs ne pourront tirer profit des possibilités présentées par les traités commerciaux existants et futurs du Canada que s'ils ont accès à un réseau ferroviaire fiable et efficace, auquel les expéditeurs de grains et nos clients internationaux font confiance. En effet, étant donné que notre industrie dépend aussi fortement des exportations, nous devons tenir compte de l'importance du service à la clientèle dans le cadre de nos activités d'exportation dans le secteur agricole.

Le canola et les autres grains du Canada sont reconnus pour leur qualité et leur approvisionnement durable, qui leur permettent de se démarquer sur le marché. Toutefois, au bout du compte, il s'agit de produits primaires facilement remplaçables. La fiabilité de notre système de transport a des répercussions sur la confiance des acheteurs à l'égard de l'image de marque du Canada dans le monde. Nous le savons, parce que nous en entendons parler directement.

Je cède la parole à Steve Pratte pour le reste de notre intervention.

M. Steve Pratte (gestionnaire responsable des politiques, Canadian Canola Growers Association): Merci.

En bref, le projet de loi C-49 vise à régler plusieurs difficultés qui existent depuis longtemps dans le marché du transport ferroviaire. Hier et ce matin, de nombreux représentants du secteur des grains, y compris des expéditeurs et des groupements agricoles, ont pris la parole afin de vous présenter leurs points de vue sur divers aspects commerciaux et juridiques du projet de loi, dont les sanctions réciproques et l'interconnexion de longue distance. Des participants dans d'autres secteurs l'ont déjà exprimé clairement: les compagnies ferroviaires de catégorie 1 au Canada bénéficient d'un monopole. La plupart des expéditeurs de grains ont accès aux services d'un seul transporteur et sont soumis à des stratégies de service ainsi qu'à des pratiques d'établissement des prix monopolistiques.

Depuis la crise du transport de 2013 et 2014, le secteur des grains, des groupements agricoles jusqu'aux exportateurs, en passant par toute la chaîne de valeur, a fait preuve de cohérence dans ses discussions avec le gouvernement et a livré un message uniforme. Le Canada doit s'attaquer au problème fondamental que pose le pouvoir commercial des compagnies ferroviaires ainsi que les conséquences qui en découlent, soit l'absence de forces concurrentielles dans le marché du transport ferroviaire. À notre avis, le gouvernement a un rôle précis à jouer, soit celui d'établir une structure réglementaire permettant d'atteindre un équilibre calculé et approprié et, dans la mesure du possible, de créer des forces de marché jusqu'à présent inexistantes et qui favoriseraient, du moins en théorie, l'adoption de comportements plus adaptés au marché.

Il est question ici d'une réalité, d'un fait de longue date qui a donné lieu à plus d'un siècle d'intervention gouvernementale, à divers degrés, dans le secteur. Le projet de loi C-49 est le moyen actuellement à notre disposition d'apporter un niveau de responsabilisation commerciale accru à une relation qui est depuis très longtemps déséquilibrée. Le projet de loi C-49 représente, à plusieurs égards, un pas en avant vers l'atteinte de ce but et reflète la prise en compte des commentaires transmis au fil des ans aux gouvernements successifs par les expéditeurs par rail et les membres de l'industrie des grains canadiens concernant le déséquilibre dans la relation entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Et nous vous en remercions.

À notre avis, on pourra constater les effets et la réussite de ce projet de loi, ou évaluer les résultats des politiques gouvernementales qui en découleraient seulement après que la communauté des expéditeurs aura tenté d'engager les recours et les procédures qu'il mettra à leur disposition. Étant donné que le projet de loi C-49 tente de concilier des intérêts opposés, soit ceux des expéditeurs et ceux des transporteurs ferroviaires, il faudra vraisemblablement attendre plusieurs années avant que l'on puisse évaluer concrètement sa réussite.

En conclusion, la CCGA souhaite aborder brièvement deux sujets du point de vue des producteurs agricoles, soit la transparence et l'investissement à long terme, surtout en ce qui concerne les questions de divulgation des données et de l'environnement économique réglementaire du transport du grain au Canada.

L'un des éléments du projet de loi C-49 auxquels les producteurs accordent une importance particulière est la question de la transparence.

La publication des nouvelles données des compagnies ferroviaires reçues par le ministre des Transports ou l'Office des transports du Canada sera non seulement utile aux intervenants et aux analystes qui surveillent le fonctionnement du système de manutention et de transport du grain, mais aussi au gouvernement. Celui-ci pourra se servir de ces données pour assurer des suivis et effectuer des évaluations sur une base continue et, au besoin, pour élaborer des politiques prudentes et conseiller le ministre.

Ces nouveaux renseignements, en combinaison avec les rapports exhaustifs du programme de surveillance des grains existant, fourniront aux producteurs agricoles des éclaircissements précieux sur le rendement du système. Les versions actuelles de l'article 51.1 ainsi que des paragraphes 77(5) et 98(7) prévoient des délais pour la publication de ces rapports. La CCGA soutient respectueusement que ces délais sont trop longs et qu'il conviendrait d'examiner la possibilité de les raccourcir.

Par ailleurs, le nouveau processus proposé concernant la présentation de rapports annuels par les compagnies ferroviaires au ministre au début de chaque campagne agricole, décrit à l'article 151.01, constitue une excellente mesure. La CCGA soutient respectueusement que le ministre des Transports devrait toutefois consulter le ministre de l'Agriculture eu égard au contenu des rapports, afin d'en maximiser l'utilité pour le gouvernement et les intervenants de l'industrie des grains.

Finalement, la politique relative à la modernisation de l'environnement économique réglementaire en vue de stimuler l'investissement, notamment par l'entremise d'une série de mesures visant le revenu admissible maximal, est fondée sur de bonnes intentions.

L'un des objectifs de cette politique consiste à encourager les compagnies ferroviaires à investir dans le remplacement de leurs wagons-trémies, grâce à la modification du calcul de l'indice des prix composite afférent au volume, tel qu'il est décrit à l'article 151(4).

La CCGA recommande qu'il soit envisagé que l'Office des transports du Canada assure un suivi étroit de ces mesures et qu'il fournisse, au moment de procéder au calcul annuel du revenu admissible maximal, des commentaires sur sa détermination.

Nous sommes heureux d'avoir pu nous adresser au Comité cet après-midi, et nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

•(1405)

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Tougas.

M. François Tougas (avocat, McMillan S.E.N.C.R.L., s.r.l., à titre personnel): Je vous remercie de l'invitation à comparaître devant vous.

Je tiens d'abord à féliciter les membres du Comité, non seulement de la manière non partisane dont ils abordent l'étude de ce projet de loi, mais aussi de leur persévérance étant donné le temps et les efforts qu'ils ont consacrés à ce texte tout au long de la semaine.

Je suis spécialisé en droit des chemins de fer et en politique des transports ferroviaires et j'interviens aujourd'hui en tant que conseiller juridique d'expéditeurs, de compagnies ferroviaires, de gouvernements, d'intermédiaires et d'investisseurs. J'ai joint aux mémoires remis au Comité une note sur mes états de service.

Je tiens aussi à préciser que mes propos d'aujourd'hui sont le fruit de plus de 60 négociations et dossiers menés auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique. J'ai participé à ces négociations et à ces divers dossiers

impliquant non seulement des entreprises de chemin de fer, mais des catégories très diverses de produits. Transports Canada m'a consulté à de multiples reprises dans le cadre des travaux préparatoires du projet de loi C-49. Il est à regretter, cependant, que le projet de loi n'offre à bien des expéditeurs aucun recours utile. J'aurais de nombreuses choses à dire au sujet tant de la loi que du projet de loi, mais je voudrais aujourd'hui m'en tenir à deux aspects de la question, notamment la communication des renseignements et le niveau de service. Je tenterai également d'aborder certaines des questions soulevées en cours de semaine.

Mon premier point concerne les données relatives aux coûts. Le projet de loi C-49 envisage la collecte de certaines des données dont la communication est obligatoire aux États-Unis. Le projet de loi ne change cependant rien au fait qu'aux États-Unis les expéditeurs ont un bien meilleur accès que les expéditeurs du Canada aux renseignements concernant le CN et le CP. Aux États-Unis, en effet, les expéditeurs ont accès à des renseignements détaillés touchant le coût de revient du transport ferroviaire, ce qui leur permet de calculer ce que le transport des marchandises coûte aux transporteurs, sans avoir pour cela à engager une procédure devant le Surface Transportation Board (STB) des États-Unis.

Aux États-Unis, les entreprises de transport ferroviaire sont tenues de fournir des renseignements statistiques et financiers très détaillés qui peuvent être consultés sur le site Internet du STB. Le CN et le CP sont, eux aussi, tenus de transmettre ces rapports au STB, mais ils ne sont pas tenus de fournir de tels renseignements au Canada, ce qui fait qu'au Canada les expéditeurs se trouvent désavantagés par rapport à leurs homologues des États-Unis. Le STB a mis en place un système d'établissement uniforme du coût du transport — le Uniform Rail Costing System ou URCS —, qui vise à doter le secteur ferroviaire et l'ensemble des expéditeurs d'un modèle normalisé d'évaluation des coûts. Les diverses parties sont ainsi à même de produire devant le STB des preuves pertinentes concernant les coûts du transport. Ce moyen, s'ajoutant à plusieurs autres, permet aux expéditeurs de mesurer la compétitivité du coût des transports assurés par le CP et le CN dans le cadre de leurs opérations américaines, mais cela ne leur est pas possible en ce qui concerne les opérations du CP et du CN au Canada.

Au Canada, la possibilité de se procurer des renseignements sur le coût du transport ferroviaire est réservée à l'expéditeur qui recourt à la procédure d'arbitrage de l'offre finale. Non seulement cette procédure est-elle confidentielle, mais il est, pour diverses raisons, de plus en plus difficile d'y recourir. Comme plusieurs témoins ont déjà eu l'occasion de vous le dire, dans le cadre de la procédure d'arbitrage de l'offre finale, l'arbitre est, en vertu des dispositions actuelles de la loi, en droit d'obtenir de l'Office les renseignements nécessaires. Or, l'arbitre n'exerce généralement pas ce droit sans obtenir au préalable le consentement du transporteur ferroviaire de catégorie 1 en cause. Il y a là un problème que vous êtes, selon moi, en mesure de résoudre. En effet, actuellement, le CN et le CP peuvent simplement refuser de donner leur consentement, et, en pareille hypothèse, il manquera à l'arbitre un élément essentiel dont il devrait disposer pour choisir entre l'offre présentée par l'expéditeur et l'offre avancée par le transporteur. Cela donne au CN et au CP le moyen de neutraliser la procédure d'arbitrage de l'offre finale, réduisant l'efficacité de la procédure ainsi que les possibilités d'y recourir.

Les transporteurs du Canada devraient avoir accès à des données aussi nombreuses et aussi complètes que les transporteurs qui, aux États-Unis, recourent aux services du CN et du CP, mais je propose, pour l'instant, une solution moins poussée. Il s'agirait simplement d'obliger le CN et le CP à coopérer avec l'Office et à divulguer le coût des transports faisant l'objet d'un arbitrage de l'offre finale. J'ai rédigé à cet égard un projet d'alinéa. Le Comité propose déjà de modifier le paragraphe 161(2), et il suffirait d'y ajouter un alinéa f). Il s'agit simplement, en l'occurrence, d'ajouter une donnée de plus aux données qu'un expéditeur doit présenter lors d'une procédure d'arbitrage de l'offre finale. La modification que je propose pourrait permettre d'éviter certains différends et, dans d'autres cas, d'aboutir à une solution satisfaisante aux yeux des parties.

Je voudrais maintenant passer à la question des données sur le rendement. Au Canada, on ne peut pas, en effet, obtenir les données concernant le rendement des entreprises de chemin de fer. Le projet de loi C-49 se propose de rendre obligatoire la communication d'un sous-ensemble des données auxquelles on a accès aux États-Unis. C'est dire qu'en ce qui concerne les opérations du CN et du CP, les expéditeurs américains demeureront mieux renseignés que les expéditeurs canadiens. Idéalement, les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 communiqueraient toutes les données figurant sur la feuille de route, y compris les renseignements exigés par le projet de paragraphe 76(2) qui, à l'heure actuelle ne concerne que l'interconnexion à longue distance.

•(1410)

Les transporteurs ferroviaires ont facilement accès à ces données en temps réel, et ces renseignements pourraient aisément être communiqués. Cela permettrait, au Canada, à tout expéditeur qui le souhaiterait, de savoir dans quelle mesure le transporteur ferroviaire lui assure un service adéquat et approprié, sans avoir pour cela à l'actionner en justice, ce qui est actuellement la seule solution qui s'offre à lui.

À l'heure actuelle, l'Office et les arbitres ont, dans les dossiers mettant en cause le niveau de service, à se prononcer sans avoir connaissance des données sur le service. La constitution d'une base de données et la publication de tous les renseignements figurant sur les feuilles de route, ainsi que les renseignements exigés au titre de l'article 76 faciliteraient le règlement de nombreux différends, et permettraient même d'en éviter certains. La solution que je propose ne va cependant pas jusque-là. Je propose en effet trois choses. D'abord, d'autoriser et d'obliger l'Office, comme c'est déjà le cas dans d'autres parties de la loi, à réglementer en ce domaine, vu les vastes connaissances qu'il a de ce genre de questions. Deuxièmement, exiger pour chaque ligne ou subdivision de chemin de fer, la publication des données touchant la qualité du service. Les données sur l'ensemble du système qu'envisage, dans son état actuel, le projet de loi C-49, ne permettraient pas de repérer les défaillances de service dans telle ou telle région ou tel ou tel corridor, et encore moins celles auxquelles peut être exposé un expéditeur. Troisièmement, le projet de loi C-49 vise à limiter la communication de renseignements concernant les produits acheminés. J'ai ajouté à l'actuel paragraphe 77(2), un nouveau paragraphe (11) — vous en avez le texte sous les yeux — qui impose à chaque transporteur ferroviaire de catégorie 1 de communiquer les indicateurs de service concernant 23 catégories de produits, ainsi que le CN et le CP sont déjà tenus par le STB de le faire aux États-Unis — il n'y aurait, sur ce point, aucune différence entre les deux pays.

Passons maintenant aux niveaux de service. Le mécanisme de plainte touchant le niveau de service et la procédure applicable aux accords sur le niveau de service sont, tout comme les obligations que

la loi impose en matière de niveau de service, censés obliger les transporteurs ferroviaires à faire ce qu'ils ne feraient pas autrement. L'Office fait un travail remarquable lorsqu'il s'agit de préciser les circonstances dans lesquelles il va pouvoir conclure qu'un transporteur ferroviaire a effectivement manqué aux obligations qui lui incombent quant au niveau du service. Il n'y a pas lieu de modifier l'actuel système pour le rendre encore plus favorable aux transporteurs ferroviaires dont les résultats financiers sont déjà excellents. Actuellement, les expéditeurs, obligés de s'en remettre au transporteur, ne sont portés à lui reprocher que les écarts de conduite les plus graves. Ils hésitent beaucoup, en effet, à porter plainte.

Je n'aurais pas, pour ma part, modifié les dispositions touchant le niveau de service, mais si l'on tient à les modifier, il y aurait, effectivement, quelques changements à y apporter. Pour ma part, j'en propose trois.

D'abord, je modifierais le début du paragraphe 116(1.2), tel qu'il figure dans le texte du projet de loi C-49, afin d'en inverser la logique. L'article ne dit actuellement rien, en effet, de ce qui se produira si un transporteur ferroviaire n'assure pas le niveau de service le plus haut dont il soit capable. D'après moi, en effet, il conviendrait d'inverser la conclusion à laquelle parvenir afin que l'Office ait plutôt à décider si le niveau de service est le meilleur qui puisse raisonnablement être assuré compte tenu des circonstances.

Deuxièmement, le projet de loi C-49 oblige l'Office, tant pour ce qui est du niveau de service que de l'accord sur le niveau du service, à prendre en compte les exigences et les restrictions du transporteur ferroviaire, autant de facteurs qui relèvent intégralement du transporteur, mais qui échappent au contrôle de l'expéditeur. C'est le transporteur ferroviaire, par exemple, qui décide du nombre de locomotives qu'il devrait acquérir, c'est lui qui décide s'il y a lieu ou non de licencier des milliers d'employés, de supprimer ou de réduire certains services, de contracter ou non ses infrastructures ou d'investir dans certaines technologies. Il n'appartient aucunement à l'Office de décider si un expéditeur peut prétendre à telle ou telle part des moyens ferroviaires comprimés par décision du transporteur. Il convient donc, selon moi, de supprimer entièrement cette disposition dont vous avez le texte sous les yeux.

Troisièmement, le texte du projet de loi C-49 précise que l'arbitre doit trancher de manière équitable. Or, d'après moi, c'est déjà le cas. Les arbitres sont connus pour leur impartialité et leur sens de l'équité et les cours d'appel se montrent déférentes à leur égard. Il est rare qu'une sentence arbitrale soit portée en appel. Cette disposition ne s'impose donc aucunement. La procédure relative aux accords sur le niveau de service est justement prévue pour les cas où un transporteur ferroviaire refuse de fournir le service exigé par l'expéditeur. S'il s'avère, après examen, que l'expéditeur n'a effectivement pas besoin du niveau de service auquel il prétendait, il ne l'obtiendra pas. C'est cela que l'Office décidera. J'estime donc qu'il conviendrait de supprimer entièrement cette partie du texte.

On m'a demandé, à plusieurs reprises, et j'ai moi-même envisagé cette hypothèse, laquelle de ces trois mesures je retiendrais si je ne pouvais en obtenir qu'une. Il se peut que les dispositions touchant l'interconnexion à longue distance, dans la mesure où elles sont modifiées conformément aux souhaits des diverses parties qui ont comparu devant vous, soient utiles à certaines parties prenantes. Mais il faudrait que je sois assuré de l'adoption de l'amendement qui me paraît le plus indispensable, c'est-à-dire qu'il faudrait qu'une compagnie de chemin de fer soit tenue de donner suite dans le cadre d'une procédure d'arbitrage de l'offre finale à la demande d'un expéditeur qui souhaite obtenir des renseignements sur les coûts d'exploitation du transporteur ferroviaire.

Et enfin, je rétablirais le réexamen périodique de la loi. Cet examen devrait, selon moi, avoir lieu au moins tous les quatre ans. M. Emerson a, lui, évoqué un examen biennal et je n'y vois pas pour ma part le moindre inconvénient.

Je vous remercie.

• (1415)

La présidente: Je vous remercie.

Mes remerciements à tous.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie tous d'avoir répondu à notre invitation.

Je tiens aussi à préciser combien j'apprécie le caractère équilibré des témoignages qui nous ont été livrés ces trois derniers jours. On nous a présenté des exposés très structurés, et attiré notre attention sur les dispositions du projet de loi qu'il conviendrait éventuellement de modifier. Je constate également avec satisfaction qu'un certain nombre de thèmes se dégagent de ce qui s'est dit ici au cours des derniers jours.

J'aurais, maintenant, quelques questions à vous poser. D'abord, dans l'hypothèse où les amendements que vous proposez ne seraient pas retenus, quelles pourraient en être, à long terme, les conséquences pour vos diverses entreprises, et aussi, pour l'ensemble du secteur?

M. Gordon Harrison: Les amendements proposés par les représentants des principaux acteurs de la chaîne d'approvisionnement en céréales ont fait l'objet de réflexions approfondies elles-mêmes fondées sur une longue expérience. D'après moi, ces amendements se justifient, car ils permettront d'améliorer l'efficacité et la réactivité du système. Ils répondent au besoin évoqué par le dernier intervenant, au niveau de la transparence des renseignements qui devraient être recueillis, fournis et publiés en temps utile. Je suis entièrement d'accord avec l'idée que ces renseignements devraient être aussi complets et aussi transparents que ceux dont les expéditeurs disposent aux États-Unis.

Le rejet des amendements proposés nous fera perdre des occasions. Et puis, si l'on devait à nouveau se trouver dans la situation survenue il y a maintenant trois récoltes, l'économie s'exposerait à des interventions qui risqueraient de lui être néfastes. Les efforts engagés à l'époque ont entraîné un énorme gaspillage de temps et de moyens. Une amélioration de la situation à cet égard est absolument essentielle à notre économie.

Je vous remercie.

• (1420)

M. Jack Froese: D'après moi, notre avenir en dépend. On ne peut tout simplement pas se permettre de revenir à la situation antérieure. Songez aux nouvelles orientations de notre agriculture. Les avancées biotechnologiques permettent de meilleures récoltes, des récoltes plus importantes. Les volumes sont appelés à augmenter. Nous nous sommes fixés le but ambitieux de 26 millions de tonnes d'ici 2025. Or, dans le passé, nous avons toujours réalisé nos objectifs. Nous devons être à même de respecter nos engagements commerciaux, et si notre système de transport n'est pas à la hauteur, les accords de commerce que nous pouvons conclure ne serviront pas à grand-chose.

Il est essentiel que les délais de transport correspondent aux besoins du consommateur. Lors de discussions que nous avons eues avec eux, nos clients japonais nous ont dit que le respect des délais de livraison revêt pour eux une importance extrême.

M. François Tougas: Permettez-moi de répondre en vous posant à mon tour une question. Pourriez-vous me dire, en effet, pourquoi les intéressés n'exercent pas les recours prévus à leur intention? Je sais que vous êtes plusieurs à avoir déjà posé la question. En envisageant la situation sous cet angle, on peut prévoir ce qui finira par se produire dans le secteur.

Si nous considérons que la Loi sur les transports au Canada demeure une oeuvre inachevée — ce qu'il nous faut bien reconnaître, car le texte est en chantier depuis plus de 100 ans — nos travaux actuels nous donnent l'occasion de progresser. Si j'évoque devant vous un certain nombre de questions, c'est parce que les recours qui ont été mis en place s'effritent petit à petit.

Ce n'est d'ailleurs pas surprenant. L'actuelle structure de marché se prête en effet à l'exercice d'un monopole naturel par les deux compagnies de chemin de fer. Je ne leur impute aucune faute, car ce problème est, en effet, dû à la structure du marché. Nous avons tenté de régler le problème en inscrivant dans la loi un certain nombre de recours. Or, lorsque ces recours sont affaiblis, lorsqu'ils ne remplissent pas le rôle qui devait être le leur, les expéditeurs ont du mal à acheminer leurs marchandises. Je ne voulais dire que cela.

Je sais que certains d'entre vous ont cherché à expliquer pourquoi les divers recours ne sont pas exercés. Lundi, les représentants des chemins de fer ont évoqué la question. Or, si ces recours ne sont pas exercés, c'est parce que leur exercice devient de plus en plus difficile. Les expéditeurs craignent en effet que l'exercice d'un recours ne les expose aux représailles du transporteur. J'ajoute que les recours en question sont soumis à des procédures très onéreuses. Vous me direz que c'est en partie de ma faute, non? Je suis en effet avocat, et si chacun a le droit de gagner sa vie, il est clair que les services d'un avocat coûtent cher. Plus une procédure est compliquée et plus le problème coûtera cher à régler.

Un des intervenants de ce matin vous a dit combien il lui en coûte pour engager une procédure d'arbitrage de l'offre finale. D'autres expéditeurs ont l'occasion d'exercer des recours moins coûteux, mais très peu sont ceux qui disposent d'une gamme complète de recours. Pour la plupart des expéditeurs, le choix se limite à un, et parfois à deux recours. Or, il faut faciliter l'accès à ces recours. C'est surtout sur cela que j'insiste et cela vaut également pour le mécanisme d'interconnexion à longue distance.

Pardonnez-moi de m'être étendu peut-être un peu trop longtemps.

Mme Kelly Block: Non, pas du tout. Je vous remercie.

La présidente: Monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Merci.

Je vais m'en tenir à la question des recours et des correctifs qui pourraient y être apportés. Pourriez-vous nous en dire un peu plus au sujet de ces recours? Comment sont-ils nés? Pourriez-vous nous citer quelques exemples précis? Quelle en est l'origine, et comment ont-ils fini par s'éteindre?

M. François Tougas: La plupart des recours prévus actuellement dans la loi remontent aux années 1980, et à l'action d'une sorte de franc-tireur, M. Don Mazankowski. C'est en 1987 que la Loi sur les transports nationaux a instauré l'arbitrage de l'offre finale ainsi que le mécanisme du prix de ligne concurrentiel. C'est cette loi qui a transformé le mécanisme d'interconnexion pour en faire ce qu'il est aujourd'hui. Il s'agissait à l'époque de mesures audacieuses.

Or, ainsi que plusieurs vous l'ont dit ici, le prix de ligne concurrentiel ne donne pas les résultats voulus. Les chemins de fer ont, en effet, toujours refusé de se livrer concurrence sur ce point. Rien ne les y oblige d'ailleurs. Aucune disposition législative ne leur impose de se faire concurrence. Il s'agit, encore une fois, d'un problème né de la structure actuelle du marché. Tout recours institué se doit d'être efficace puisqu'il s'agit de se substituer au marché qui se révèle incapable de faire le nécessaire.

Mon domaine d'exercice est le droit de la concurrence et l'économie en matière de lutte contre les cartels. Notre principal souci est de maintenir la concurrence. Dans une situation de monopole naturel, qui est, en l'occurrence, celle du secteur ferroviaire — et cela ne vaut pas pour l'intégralité du réseau, mais pour de grands pans tout de même — il conviendrait d'instaurer des mécanismes permettant à ces transporteurs ferroviaires de se faire librement concurrence. Et c'est là que le mécanisme d'interconnexion à longue distance me paraît avoir échoué. Il impose toute une série de restrictions qui n'ont pas lieu d'être et qui font que les chemins de fer n'ont en fait pas à se livrer concurrence ou à concurrencer d'autres entreprises de transport.

Ma réponse vous paraît-elle satisfaisante? Je ne suis pas certain qu'elle le soit.

• (1425)

M. David de Burgh Graham: C'est à tout le moins un assez bon début.

Quant aux autres solutions, les représentants de Teck ont évoqué la question des droits de circulation et j'ai remarqué que beaucoup d'entre nous ne voyaient pas très bien de quoi il s'agit. Or, je sais que ce n'est pas votre cas. Pourriez-vous nous en dire quelque chose?

M. François Tougas: Oui. J'ai, sur la question, écrit l'article le moins lu au Canada.

En matière de droits de circulation, il existe des régimes très divers et c'est une sorte d'épouvantail qu'agitent les transporteurs. J'ai, à de nombreuses reprises, entendu dire que cela serait un désastre pour l'économie. Or, ainsi que nous l'a rappelé hier le représentant de Teck, on a, en Amérique du Nord, constamment recours aux droits de circulation. Il existe, en ce domaine, de nombreux mécanismes et de nombreux types de droits. Je pense que ce qu'ils craignent particulièrement c'est une totale liberté d'accès, chacun pouvant alors emprunter n'importe quelle ligne. Or, il y aurait avant cela de nombreuses étapes à franchir.

Je pourrais vous entretenir de cela des jours entiers, mais nous avons actuellement au Canada l'occasion de réformer nos transports afin d'y injecter une dose de concurrence directe, sous la forme de droits de circulation. Mais, si nous n'optons pas pour cette solution, nous devrions au moins mettre en place des recours commodes et efficaces afin que s'exerce une concurrence indirecte.

M. David de Burgh Graham: Quelqu'un a manifesté plus tôt aujourd'hui une certaine inquiétude à l'idée de voir cesser prématurément l'exploitation de certaines lignes. Vous êtes-vous fait une opinion sur la question, et si oui que pourrait-on faire à cet égard?

M. François Tougas: Les chemins de fer sont désormais en mesure de mettre fin à l'exploitation d'une ligne dans des conditions qui me paraissent raisonnables, compte tenu du souci de rationaliser les réseaux ferroviaires. J'estime pour ma part qu'on leur facilite, à cet égard, un peu trop les choses, mais telle est la situation.

Si on leur permet de mettre fin à l'exploitation d'une ligne sans devoir attendre la fin des procédures, on laisse à l'abandon tous les

expéditeurs qui empruntaient cette voie. Ce serait d'après moi une erreur de procéder ainsi. On peut parfaitement ne pas être d'accord sur ce point et on pourrait peut-être, dans certains cas, %permettre à la collectivité locale de reprendre, sans attendre, la gestion de la ligne en cause, ou permettre à d'autres parties de la reprendre à des conditions raisonnables.

Les exploitants de lignes ferroviaires sur courte distance éprouvent des difficultés tant au niveau de leurs recettes d'exploitation que de leurs besoins en capitaux. Cette question mériterait qu'on s'y attarde, mais je ne pense pas que nous ayons aujourd'hui le temps qu'il faudrait pour cela.

M. David de Burgh Graham: Les compagnies ferroviaires sur courte distance nous ont indiqué hier que leur coefficient d'exploitation se situe aux environs de 98 %, alors qu'il est de 50 % pour les grands transporteurs.

Je voudrais maintenant poser une question que j'ai déjà posée à plusieurs de nos intervenants. Elle s'adresse à tous ceux qui voudront y répondre.

Les représentants des grandes sociétés ferroviaires nous ont dit qu'une compagnie qui peut recourir à une entreprise de transport routier n'est pas à proprement parler captive des sociétés ferroviaires. Qu'en pensez-vous?

M. François Tougas: Il est, d'après moi, ridicule d'affirmer une telle chose.

La présidente: J'admire votre franchise.

M. François Tougas: Je pourrais nuancer quelque peu ma réponse. Selon un de vos intervenants, les entreprises en mesure de faire transporter par route 25 % de leur production cessent d'être captives. Mais elles restent pourtant captives au regard des autres 75 %, et c'est là que le bât blesse.

Prenons l'exemple d'une scierie située dans une région éloignée du nord-ouest de Colombie-Britannique, et qui doit acheminer sa production vers quelque 3 000 clients installés aux États-Unis. Elle n'a d'autre solution que les chemins de fer du Canadien National. Elle pourrait, bien sûr, acheminer sa production par route jusqu'à Edmonton, et à partir de là, emprunter les lignes du CP. Mais, toute personne un peu saine d'esprit sait très bien que cela lui coûterait beaucoup trop cher. Les représentants des entreprises de chemin de fer ont eux-mêmes dit qu'à partir d'une certaine distance le transport routier est plus onéreux. Ce n'est, disent-ils, que sur les trajets courts que les chemins de fer ne sont pas concurrentiels. Je mets en doute certains des chiffres qu'ils ont cités, mais admettons. Et puis, encore faut-il décharger les camions et charger la marchandise à bord d'un wagon de chemin de fer. Le transbordement coûte lui-même cher.

Ai-je épuisé mon temps de parole?

• (1430)

La présidente: Non. Continuez, je vous prie.

M. David de Burgh Graham: Il y a moyen...

M. François Tougas: Je pourrais citer un exemple comparable dans presque toutes les catégories de marchandises. Ainsi, ceux qui envisageraient d'emprunter la route pour transporter du charbon auraient manifestement perdu la raison. Un jour j'ai fait le calcul. Pour transporter 25 millions de tonnes de charbon par la route, il faudrait charger un camion toutes les deux minutes et demie, 24 heures par jour, 365 jours par an. Les routes seraient incapables d'accueillir un tel trafic. Aucun pont n'en serait capable. Et je ne parle là que d'une seule catégorie de marchandises. Il n'est tout simplement pas réaliste d'affirmer qu'une clientèle n'est pas captive du simple fait qu'elle serait en mesure de faire acheminer par route une partie de sa production.

La présidente: Je pense que M. Harrison souhaitait faire une observation.

M. Gordon Harrison: Un simple commentaire. Pour expédier les céréales des provinces des Prairies jusqu'aux établissements de transformation situés ailleurs au Canada, le transport routier n'est pas envisageable. Outre les problèmes de logistique, le coût d'un tel transport rend cela impraticable.

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie les invités d'être parmi nous.

Je voudrais amorcer la conversation avec M. Harrison.

Dans votre discours de présentation, vous avez apporté un éclairage un peu nouveau. Depuis quelques jours, nous entendons beaucoup de producteurs de grain et de minerai se plaindre des compagnies ferroviaires. On dit que ces types de production sont en croissance, qu'on cherche à exporter davantage sur les marchés internationaux et à faire croître l'économie. De votre côté, vous apportez cet après-midi la notion de la production juste-à-temps, c'est-à-dire le concept selon lequel on fait de plus petites productions. Vous dites que la plupart des meuneries ne sont pas équipées pour recevoir de très nombreux wagons.

Le projet de loi C-49 vous permettra-t-il d'y trouver votre compte? Ce sera à vous de me le dire, mais j'ai l'impression qu'il faudrait peut-être que les compagnies ferroviaires vous offrent un traitement différent de celui accordé aux grandes productions. Est-ce que je fais erreur?

[Traduction]

M. Gordon Harrison: La livraison en flux tendus s'impose au niveau de la minoterie et en aval. Mais avant cela, on a, pour les livraisons, une certaine latitude, dans la mesure où la continuité des livraisons est assurée et le calendrier respecté. L'industrie céréalière ne peut effectivement pas livrer la marchandise en flux tendus si elle se trouve tout d'un coup à court de matières premières.

Les céréales produites dans l'Est du Canada — en Ontario, au Québec et dans la région de l'Atlantique — ne peuvent généralement pas remplacer, pour des raisons de catégorie et de qualité, les céréales de l'Ouest canadien. Elles ne servent pas à fabriquer les mêmes produits. J'ajoute que le fonctionnement efficace d'une minoterie impose l'utilisation de diverses qualités et catégories de blé provenant de l'Ouest canadien, en raison notamment de leurs teneurs différentes en protéines. La farine d'avoine, par exemple, exige l'emploi de variétés très précises qui sont déterminées à l'avance et livrées en conséquence.

Si, comme cela s'est produit il y a trois ans, les stocks baissent au point où l'on ne peut plus effectuer les mélanges nécessaires, et donc obtenir le produit fini escompté, on ne peut pas assurer en flux tendus la livraison du produit fini et satisfaire les besoins des entreprises de transformation situées en aval.

Les minoteries canadiennes possèdent en général des stocks capables de les alimenter au moins un mois, voire plusieurs mois, mais si, comme cela s'est déjà produit, le transport ferroviaire est interrompu pendant plusieurs semaines — situation qui, espérons-le, ne se reproduira pas — c'est l'arrêt des livraisons en flux tendus. Or, les entreprises qui fonctionnent, elles aussi, à flux tendus, et qui mettent en marché des produits à courte durée de conservation ne peuvent pas se payer le loisir de s'adresser, à si brève échéance, à d'autres fournisseurs.

Nous en sommes là. Il faut donc assurer dans de bonnes conditions les approvisionnements en matières premières et, en aval du fabricant primaire, assurer en quantité suffisante la livraison continue des produits.

J'espère avoir en cela répondu à votre question.

[Français]

M. Robert Aubin: Oui, tout à fait. Merci.

Dans un tout autre ordre d'idées, il faudrait vraiment être devin pour savoir quelles recommandations feront l'unanimité au sein de ce comité au cours des prochaines semaines. Il y a beaucoup de propositions sur la table. À peu près tout le monde s'entend pour dire qu'il faut une révision périodique de la Loi. Certains ont suggéré que cela se fasse aux deux ans, d'autres aux quatre ans.

Je voudrais formuler la question autrement. Une fois le projet de loi C-49 adopté, peu importe les amendements qui y auront été apportés, combien de temps faudra-t-il, selon vous, pour en mesurer l'efficacité? Autrement dit, la première évaluation de la Loi devrait-elle être faite après un an, deux ans, trois ans ou quatre ans? Par la suite, nous pourrions établir le cycle.

●(1435)

[Traduction]

M. François Tougas: Mais, d'après moi, il existe un certain nombre de précédents qui devraient nous aider à décider du délai de réexamen. Permettez-moi de dire que la loi devrait, je pense, être réexaminée tous les deux ans, mais que je ne m'opposerais guère à un délai de quatre ans.

Le mécanisme des accords de niveau de service a été institué en 2013 dans le cadre du projet de loi C-52. Or, l'année dernière, aucun accord de niveau de service n'a été soumis à l'Office. Ils étaient, l'année précédente, au nombre de deux, et l'année d'avant, au nombre de cinq.

Voilà donc la situation: cinq, deux et puis zéro. Comment expliquer cela? Serait-ce que ce mécanisme ne donne pas les résultats voulus? Peut-être aurait-il lieu de le revoir. Nous devrions, comme pour tout mécanisme, y veiller continuellement dans un effort permanent d'amélioration.

Je sais qu'il est très difficile de faire cela à l'échelon parlementaire, mais le Comité s'attelle depuis toujours à la tâche. Vous avez les connaissances spécialisées voulues. Vous pouvez faire appel à de nombreuses personnes capables d'examiner à fond chacun des recours qui ont été mis en place, de voir s'ils fonctionnent correctement, et si les diverses dispositions de la loi forment un tout intégré. Tout cela est possible. Je pense que vous pourriez le faire dans deux ans, mais, d'après moi, on ne devrait pas attendre plus de quatre ans pour cela.

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur Harrison, voulez-vous répondre à la question?

[Traduction]

M. Gordon Harrison: Aujourd'hui, les éleveurs ont aussi évoqué l'avenir. La génétique végétale et les pratiques agricoles vont augmenter régulièrement le rendement des cultures, y compris celle du blé. Le volume des marchandises à acheminer augmentera donc en conséquence.

En revanche, notre croissance démographique, légèrement inférieure à celle des États-Unis, ne sera pas un facteur important de développement.

Je rappelle que les conditions du marché peuvent évoluer très vite, cela étant également vrai des diverses composantes de la chaîne d'approvisionnement. J'estime que les dispositions de la loi devraient être révisées sans attendre, cela étant particulièrement vrai une fois ces amendements adoptés. L'exemple cité me paraît excellent. La situation peut changer très rapidement, mais nous pouvons être sûrs qu'en matière de transport de produits agricoles, la demande ne diminuera pas, car pour répondre à la demande, y compris celle du consommateur canadien, les producteurs vont devoir acheminer des quantités de plus en plus importantes.

J'espère ne pas avoir exagéré.

La présidente: M. Fraser.

M. Sean Fraser: Je vous remercie. Je vais m'adresser en premier à l'avocat qui siège parmi nous, et évoquer la question du règlement des différends, notamment parce que c'est un de mes sujets favoris, ayant moi-même pratiqué le droit en ce domaine avant d'entrer en politique.

En ce qui concerne l'arbitrage de l'offre finale, vous avez laissé entendre qu'une procédure plus efficace permettrait peut-être de réduire le nombre des différends qui surviennent. Dans ma carrière antérieure, j'éprouvais toujours une légère tristesse lorsqu'on me confiait un nouveau dossier, car cela voulait dire qu'une situation s'était envenimée au point où quelqu'un allait devoir verser des honoraires à un avocat au lieu d'investir le montant correspondant dans le développement de son entreprise.

Pourriez-vous nous expliquer un petit peu comment, en rendant la procédure d'arbitrage obligatoire, on réduirait le temps qu'il faut pour assurer la participation des producteurs ou des expéditeurs?

M. François Tougas: La question mérite effectivement d'être posée. Je souhaiterais pour ma part que les choses se passent autrement que ce que je viens de dire. Je vais vous en demander beaucoup.

Idéalement, on donnerait aux expéditeurs, avant même d'engager la procédure d'arbitrage de l'offre finale, la possibilité de se faire une idée des coûts d'exploitation du chemin de fer. Ce serait la solution idéale. Ils pourraient ainsi se dire « Oh là, cela coûte effectivement tant au chemin de fer; je ne me fais donc pas voler ». Or, les

expéditeurs ne sont pas actuellement à même de tirer une telle conclusion, car ils n'ont pas en main les données nécessaires.

M. Sean Fraser: Pourriez-vous me dire, avant d'aller plus loin, si dans l'état actuel des choses, on peut effectivement envisager une communication plus complète des renseignements en cause?

M. François Tougas: Ce serait possible si vous donniez accès aux renseignements prévus à l'article 76, et que vous instauriez au Canada un régime de communication des données tel que l'URCS américain dont je parlais tout à l'heure. Ce serait possible, mais pas avec les amendements envisagés actuellement. Il faudrait en effet adopter des mesures sensiblement plus énergiques.

M. Sean Fraser: Mais il s'agirait alors de rendre publics des renseignements exclusifs que les entreprises de chemin de fer tiennent pour confidentiels.

• (1440)

M. François Tougas: C'est totalement absurde. C'est ce qu'on entend souvent dire, mais laissez-moi vous préciser ce qu'il en est.

Cela se fait déjà aux États-Unis, où l'URCS exige la communication de ce type de données. Aux États-Unis, le CN et le CP sont tenus de communiquer ces renseignements et je ne vois vraiment pas pourquoi ils ne seraient pas tenus d'en faire autant au Canada.

J'ajoute que même en ce qui concerne les données sur le rendement, les dispositions du projet de loi autorisent une agrégation considérable des données, ce qui n'est pas le cas aux États-Unis. Aux États-Unis, en effet, le CN et le CP doivent chacun rendre compte de leurs opérations. Or, aux États-Unis, ces deux entreprises mènent des opérations de très grande envergure.

Tout cela n'est donc qu'un prétexte.

M. Sean Fraser: Avant d'aborder la partie initiale, je dois dire que je trouve très intéressante la piste que nous venons d'évoquer.

Selon vous, en ce qui concerne la communication des données, l'idéal serait-il d'harmoniser notre régime avec les dispositions américaines. Serait-ce là l'idéal ou...?

M. François Tougas: Non, ce n'est pas le cas. Je sais qu'il est tentant de dire cela, mais je précise qu'aux États-Unis les expéditeurs ne sont pas vraiment satisfaits des renseignements dont ils disposent. Ils ont en effet accès à des données plus complètes qu'ici, mais étant donné les moyens modernes de collecte et de transmission dont nous disposons, il y aurait lieu d'assurer une plus grande transparence des données. Peut-être allez-vous me demander pourquoi? Eh bien, c'est parce que le marché ne fonctionne pas comme il devrait; autrement, il ne serait pas nécessaire d'en assurer la transparence, car le marché lui-même réglerait la question. Si la question de la communication des données se pose, c'est parce que nous sommes en situation de monopole. Le caractère confidentiel des données en question n'est qu'un faux-fuyant. Cela ne pose aucun problème aux États-Unis où certaines données demeurent en effet confidentielles et ne sont communiquées que dans le cadre de la procédure de divulgation des coûts de revient. Mais pour en revenir à ce que vous disiez tout à l'heure, lors d'une procédure d'arbitrage de l'offre finale, les entreprises de chemin de fer ont beau jeu de dire « Ah, non, nous ne pouvons tout de même pas vous divulguer nos coûts d'exploitation ».

Je souhaite alors bonne chance à l'expéditeur qui voudrait savoir combien le transport de tel ou tel produit coûte effectivement à la compagnie de chemin de fer.

Et bonne chance à l'arbitre qui souhaiterait savoir si l'offre du transporteur est raisonnable par rapport au marché, étant donné que l'expéditeur en cause ne connaît pas les taux pratiqués par les autres transporteurs. Ces taux sont en effet tenus pour confidentiels et on ne peut donc pas effectuer de comparaisons. La seule comparaison possible serait entre le coût d'exploitation et le prix pratiqué.

M. Sean Fraser: Vous avez également dit qu'il conviendrait selon vous de supprimer l'obligation faite à l'arbitre de rendre une décision équitable. Est-ce parce que, selon vous, cette disposition est superflue et qu'elle peut être interprétée de diverses manières, ou est-ce plutôt que vous craignez qu'une sentence qui est équitable puisse néanmoins ne pas être juridiquement correcte? Quel est votre souci à cet égard?

M. François Tougas: Je reconnais que c'est la première hypothèse qui semblerait la bonne, mais la seconde retient davantage mon attention.

Si, par exemple, l'Office décide que, compte tenu de la situation, le critère du service adéquat et approprié exige un service de niveau X. Je précise tout de suite que tout le monde semble gêné par ce critère, mais ce n'est pas mon cas. Dans la mesure où l'Office doit parvenir à une décision équitable pour les parties, il lui faut définir ce qu'il convient d'entendre par ces deux mots. Que signifient-ils, en effet? Ce critère veut-il dire qu'on entendait effectivement trancher le dossier au regard de ce qui est adéquat et approprié, mais que la loi imposant une décision qui est équitable pour les parties, et conforme donc à un certain équilibre, on va devoir, dans le cadre de la sentence, prendre en compte la perte que risque de subir l'une des parties? Or, l'Office est un arbitre impartial. La disposition en cause me paraît donc à tout le moins superflue, mais elle est encore moins anodine que cela. Elle me paraît en effet dangereuse.

M. Sean Fraser: Je pense avoir épuisé mon temps de parole. Je vous remercie.

La présidente: Merci.

La parole passe maintenant à M. Badawey.

M. Vance Badawey: C'était un véritable plaisir d'assister à ce débat entre deux avocats. C'était très bien et je vous en remercie.

J'aurais des questions à poser, mais je voudrais avant cela faire un ou deux commentaires.

Je vous remercie, messieurs, de votre présence ici et de votre participation à nos travaux.

Je tiens également à remercier mes collègues de l'autre bord. Vous agissez dans ce dossier sans le moindre esprit partisan et vous voyez dans nos travaux une oeuvre de collaboration visant à améliorer la situation des expéditeurs et, là encore, je tiens à vous remercier.

J'aurais maintenant quelques questions à poser, d'abord au sujet des sanctions réciproques, puis au sujet des lignes de chemin de fer secondaires.

La première question concerne les sanctions réciproques. Quel est votre avis au sujet de ces sanctions?

M. Steve Pratte: Ainsi que l'ont rappelé plusieurs groupements de producteurs, du point de vue juridique, les producteurs ne sont pas à proprement parler des expéditeurs. Depuis plus de 10 ans, les expéditeurs de moindres volumes de cultures spécialisées ou de produits conteneurisés, ainsi que les entreprises de transformation à valeur ajoutée, font valoir que l'imposition de sanctions de part et d'autre permettrait de préciser la relation conceptuelle, et non juridique, qui existe entre l'expéditeur et l'entreprise de chemin de fer. En tant que groupement de producteurs, nous sommes tout à fait

favorables à l'idée de sanctions réciproques, et à l'imposition de telles sanctions. Pour vous faire une meilleure idée de leur point de vue à cet égard, vous n'avez qu'à consulter les mémoires qu'ils ont remis au Comité. L'équilibre des responsabilités est correctement assuré à chaque palier de la chaîne d'approvisionnement, sauf, de l'avis de nos expéditeurs et de nous-mêmes, en ce qui concerne la relation entre l'expéditeur et le prestataire de services de transport ferroviaire.

• (1445)

M. Vance Badawey: Quelqu'un souhaite-t-il ajouter quelque chose?

M. François Tougas: J'admets tout ce qui vient d'être dit, mais en ce qui concerne les sanctions réciproques, il y a une mesure que je souhaiterais beaucoup voir adopter. En matière de sanctions réciproques, j'accorderais à l'Office une latitude beaucoup plus grande. Actuellement, en effet, dans le cadre d'une procédure engagée devant l'Office, celui-ci peut ordonner le remboursement des dépenses encourues, c'est-à-dire essentiellement des coûts de base. Il conviendrait, d'après moi, d'accorder à l'Office une plus grande latitude quant aux montants pouvant être accordés au titre des sanctions réciproques.

À supposer que vous ayez commandé 16 wagons — c'est l'exemple qui nous a été cité ce matin — et qu'on ne vous en attribue que 10. Quelle sera la sanction imposée? Cent dollars par wagon? Mais, selon la marchandise en question, la cargaison peut valoir 100 000 \$ ou un million... Le montant de la sanction n'a donc que peu de rapport avec la valeur de la cargaison. Il faudrait tout de même que la sanction imposée signifie quelque chose. C'est pourquoi, au lieu de fixer une sorte de barème des sanctions, j'accorderais à l'Office le pouvoir d'en déterminer le montant.

M. Vance Badawey: Excellente idée.

Je voudrais maintenant vous poser une question au sujet des exploitants de lignes de chemin de fer secondaires. N'est-ce pas vous qui, tout à l'heure, avez évoqué les responsabilités qu'engage l'abandon d'une ligne de chemin de fer? Nous souhaitons tous protéger l'économie des régions concernées mais, souvent, la santé économique de la région est tributaire du service ferroviaire.

Sauf à s'en remettre entièrement aux municipalités, qui ne disposent pas, elles non plus, des capitaux et des fonds nécessaires à l'exploitation de la ligne, quelle serait la stratégie réaliste qui permettrait, dans le cadre d'un partenariat avec un exploitant de chemin de fer secondaire, d'assurer la continuité du service indispensable à certaines entreprises?

M. François Tougas: Je constate, à vous entendre, que vous avez une bonne connaissance de la question.

C'est plutôt compliqué. Il m'arrive de représenter des exploitants de chemins de fer secondaires — des entreprises qui n'ont pas toutes les fonds nécessaires, qui ont du mal à se procurer des capitaux et à élargir leur clientèle, et qui, souvent, subissent les contraintes des transporteurs ferroviaires de catégorie 1 auxquels ils se raccordent. C'est là que se situe le problème, au niveau des interconnexions, et des conditions auxquelles un exploitant de chemin de fer secondaire est admis à reprendre une infrastructure qui va être délaissée, ou un tronçon de ligne qu'exploitait avant cela une entreprise ferroviaire de catégorie 1... Nous devons, d'après moi, nous pencher sur les conditions de reprise et les conditions d'exploitation de ces tronçons de ligne.

Dieu m'en garde, mais j'allais presque demander que les contrats régissant ce type d'opérations soient préalablement soumis à un organisme de surveillance. Entre les chemins de fer de catégorie 1 et les exploitants de lignes secondaires, il existe une énorme inégalité quant au pouvoir de négociation.

M. Vance Badawey: Quelqu'un souhaite-t-il ajouter quelque chose?

Allez-y.

M. Steve Pratte: Ainsi que nous l'a dit le représentant de la Western Canadian Short Line Railway Association, le transport ferroviaire sur courte distance joue, lorsque les conditions s'y prêtent, un rôle important au sein du système de collecte des céréales, et même les lignes assurant un trafic relativement peu important contribuent notablement à l'acheminement des céréales jusqu'aux lignes principales où les wagons sont raccrochés au train d'un chemin de fer de catégorie 1.

Ces lignes relèvent des autorités provinciales et, ainsi que quelqu'un l'a dit hier, certaines provinces ont contribué beaucoup plus que d'autres au maintien de ces lignes secondaires. Quoi qu'il en soit, ces lignes sont un élément important de notre système de transport, de collecte et de distribution des céréales.

M. Vance Badawey: Y aurait-il également, selon vous, des possibilités de partenariats avec les destinataires ultimes?

Ce que je veux dire par cela c'est qu'il est fréquent qu'une ligne de chemin de fer secondaire aboutisse à une ligne principale. J'imagine que c'est aux lignes principales qu'il appartient d'en accorder l'accès aux autres lignes. Il en irait de même s'agissant de transport routier ou de transport maritime.

Pensez-vous, donc, qu'il y ait des occasions de créer des partenariats ou d'intégrer davantage les opérations dans le cadre d'une stratégie plus large?

M. Steve Pratte: Je pense qu'il arrive effectivement que les producteurs soient eux-mêmes actionnaires d'une ligne secondaire servant au transport de leurs produits. Ils concluent alors des ententes avec le terminal d'exportation. C'est dire qu'ils entretiennent effectivement des liens avec un expéditeur, installé sur la côte Ouest, par exemple.

Il se peut qu'il y ait déjà une entente sur le plan commercial, mais ce sont néanmoins les chemins de fer de catégorie 1 qui assurent le transport sur les longues distances.

La présidente: Je vous remercie.

La parole passe maintenant à M. Shields.

M. Martin Shields: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie de nous faire bénéficier de vos connaissances en ce domaine.

Passons maintenant la parole à l'Association des minoteries de farine de blé qui, me semble-t-il, étoffe un peu le contexte. En effet, il vous faut non seulement travailler en temps réel, mais vous devez en outre tenir compte de la durée de conservation des produits. C'est un facteur important du service.

Pourriez-vous nous indiquer l'importance que cela revêt? C'est un tout autre aspect de la question.

•(1450)

M. Gordon Harrison: Je tenterai d'être bref.

Je rappelle, en quelques mots qu'en réponse aux besoins des minoteries, il vous faut fournir plusieurs sortes de blé. Il vous faut en effet maintenir en permanence un stock de divers types de blé. Il faut

absolument éviter l'interruption des livraisons que nous avons éprouvée il y a quelques années, et qui a fait tant de mal aux minoteries d'Amérique du Nord.

Pour répondre aux besoins de quelqu'un qui veut, par exemple, faire des bagels plutôt que du pain complet, du pain plat ou des tortillas, ou qui a besoin de pâte congelée, il vous faut stocker les matières premières correspondant à ces divers usages. Or, ces céréales proviennent essentiellement de l'Ouest du Canada, et la catégorie la plus généralement utilisée est le blé roux des provinces de l'Ouest canadien, dit CWRS. Il vous faut ces matières premières pour répondre aux besoins de la clientèle et, au-delà des portes de la minoterie, les livraisons, la plupart du temps dans un rayon de 150 kilomètres, doivent être assurées à flux tendus. Il se peut qu'une minoterie manque un matin la livraison à une grande entreprise de boulangerie, mais qu'elle puisse néanmoins assurer la livraison de l'après-midi. Or, le concept de livraison à flux tendus va au-delà de ce cas de figure.

Les produits frais, qui représentent une part importante de la consommation, ont en effet une très courte durée de vie. Les établissements de transformation fabriquent des produits emballés dans des quantités énormes par rapport aux produits ayant une longue durée de conservation, qui, eux, ont une durée de conservation très courte, de quelques jours seulement. Tout va donc dépendre du marché desservi, le marché de détail ou celui des services alimentaires.

Je vais m'en tenir à cela. Je vous remercie.

M. Martin Shields: Ce point me paraît très important.

Vous avez, vous, producteurs de canola, évoqué la question des infrastructures et des wagons de chemin de fer. Dans la région que je représente, on entend souvent parler de wagons de céréales traversant les parcs nationaux, et du besoin de renouveler le matériel afin de ne plus répandre sur les voies une partie de la cargaison. Il est fréquent qu'on me parle de cela, mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit.

M. Steve Pratte: Si, c'est bien de cela qu'il s'agit, et hier nous avons brièvement évoqué l'âge du parc de wagons de chemin de fer, qui regroupe les wagons appartenant au gouvernement fédéral et les wagons appartenant aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. Ces wagons sont entrés en service au milieu des années 1970 et au début des années 1980. On leur prêtait au départ une durée de vie de 40 ans. Ce n'est pas la compagnie qui en a décidé ainsi, mais il existe des normes ferroviaires internationales qu'il nous faut respecter, étant donné que les wagons franchissent le 49^e parallèle. En vertu d'un accord de fonctionnement sur le transport des céréales canadiennes conclu en 2007 avec les deux sociétés de chemin de fer de catégorie 1, on a allongé de 10 ans la vie utile de ces wagons. Or, ces wagons vont bientôt avoir 50 ans et le matériel roulant actuellement en service ne répond plus aux normes de conception et de capacité utile du matériel moderne. On constate, par exemple, que les panneaux ouvrables qui se trouvent au bas des trémies commencent à... Il arrive que l'on refuse des livraisons assurées par des wagons qui éprouvent des défaillances mécaniques. Il arrive que les céréales se répandent sur les voies après s'être échappées par les panneaux ouvrables qui fonctionnent par gravité.

M. Martin Shields: Vous n'avez pas parlé de l'interconnexion à longue distance.

M. Steve Pratte: En effet. Les producteurs s'en remettent en cela aux expéditeurs et les témoignages que vous ont livrés hier leurs représentants vous ont permis de connaître leur point de vue sur la question. Je dis cela car, comme M. Froese le disait, et étant donné la manière dont notre secteur d'activité est structuré, tout ce qui est avantageux pour les expéditeurs, ce qui leur permet d'assurer la fluidité des transports, ce qui leur donne accès aux marchés et leur permet d'affronter la concurrence, doit, théoriquement, être en même temps dans l'intérêt économique du producteur.

M. Martin Shields: Tout est donc fonction des résultats obtenus, est-ce bien cela?

M. Steve Pratte: C'est exact.

M. Gordon Harrison: En ce qui concerne la longue distance, nous avons été déçus que les prix d'interconnexion n'aient pas été augmentés et c'est l'avis que vous ont exprimé plusieurs autres intervenants. J'en suis certain, car j'ai pris connaissance de plusieurs mémoires allant dans ce sens. Certains ont également fait remarquer que l'accès aux droits d'interconnexion à longue distance est soumis à certaines conditions. Nous partageons l'avis de ceux qui recommandent le retrait de ces conditions. Ceux qui vont désormais se voir refuser l'accès au régime élargi d'interconnexion devraient pouvoir, au choix, avoir accès à l'interconnexion à longue distance pour les raisons qui justifient l'existence de ce mécanisme, et ne pas avoir à se plier préalablement à des exigences de l'Office en matière de vérification.

Je vous remercie.

M. Martin Shields: Que pensez-vous des zones d'exclusion?

M. François Tougas: D'autres ont eu l'occasion de vous dire que la solution que constituent ces zones d'exclusion ne se justifie que dans la mesure où elle est utile au groupe qui, selon mon collègue, devrait pouvoir bénéficier de l'interconnexion à longue distance, c'est-à-dire le groupe qui avait avant cela accès aux zones d'interconnexion élargies. Mais voici la difficulté que cela pose. Je vais vous citer, très rapidement, un exemple de ce que cela donne. Imaginez un expéditeur qui souhaite accéder à une zone où il n'y a, entre le point de départ et la zone à laquelle l'expéditeur souhaite accéder, qu'un seul noeud de correspondance. Disons que l'expéditeur se trouve au nord de Kamloops en Colombie-Britannique, et qu'il souhaite se rendre à Vancouver. Il n'existe, en effet, qu'un seul noeud de correspondance, situé en l'occurrence à Kamloops. Or, ce point se trouve en dehors de la zone. C'est dire que les expéditeurs du nord de la Colombie-Britannique sont exclus du mécanisme d'interconnexion à longue distance. Le même problème se pose dans le corridor Québec-Windsor.

Le problème ne se pose donc pas essentiellement au plan de la concurrence au sein du corridor — car la concurrence, effectivement, s'exerce et c'est très bien ainsi —, mais le problème se situe au niveau de l'accès au corridor pour les personnes qui se trouvent en dehors. Il conviendrait donc, selon moi, de supprimer entièrement les actuelles restrictions géographiques. Nous devrions supprimer en même temps certaines autres restrictions. Pourquoi rendre aussi difficile l'accès à ce mécanisme? Cela me semble en effet être sensiblement plus difficile que ne l'est l'accès au mécanisme du prix de ligne concurrentiel et c'est bien pour cela que personne n'y recourt. Il y aurait lieu de réformer le mécanisme de taux qui s'y rattache. C'est comme cela que je réglerais la question de l'interconnexion à longue distance.

• (1455)

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Monsieur Harrison, vous avez rappelé à plusieurs reprises que dans la mesure où votre système fonctionne à flux tendus, les livraisons doivent elles aussi être effectuées à flux tendus. Vous avez rappelé les problèmes qui se sont posés en 2013-2014. Nous avons dû faire face à des conditions tout à fait extraordinaires, avec un hiver très dur, alors même que les producteurs des Prairies se trouvaient devant une récolte exceptionnelle dont ils souhaitaient assurer le transport. À part la période 2013-2014, vos adhérents éprouvent-ils souvent des difficultés au niveau des livraisons à flux tendus?

M. Gordon Harrison: Cela n'arrive pas souvent, non, mais cela arrive. Vous soulevez là un point très important. Nous allons, désormais, avoir chaque année une récolte exceptionnelle, et nous allons beaucoup plus souvent qu'avant éprouver des hivers bizarres. C'est ce que nous montre l'expérience de ces dernières années et, en matière de service, la demande va donc augmenter. Or, la prévisibilité revêt pour nous une importance extrême.

Permettez-moi de revenir un moment à la question des livraisons en flux tendus. Cela vaut pour la minoterie qui peut ainsi répondre aux besoins des clients, mais cela ne vaut pas pour les entreprises de transformation à qui l'on doit en effet largement livrer à l'avance des céréales de telle et telle qualité, de telle et telle sorte, et de telle et telle teneur en protéines.

J'espère que personne ne voit dans les livraisons à flux tendus une règle d'airain, mais en ce qui concerne les minoteries, c'est effectivement la règle.

M. Ken Hardie: Combien de vos entreprises se sont-elles retrouvées en rade suite à l'abandon d'une ligne de chemin de fer?

M. Gordon Harrison: En fait, elles ont été très peu nombreuses. La plupart des minoteries installées depuis un certain temps sont situées près des centres de population et non en zone rurale. Cela est vrai de la plupart des minoteries de l'est de l'Amérique du Nord.

M. Ken Hardie: Je regrette d'avoir à vous interrompre, mais j'aurais, comme d'habitude, d'autres questions à poser.

Les expéditeurs et les entreprises de chemin de fer semblent s'entendre comme chien et chat. Mais que se passe-t-il au niveau de la direction des chemins de fer? Vous n'êtes donc pas représentés au sein des conseils d'administration?

M. Gordon Harrison: C'est à moi que vous posez la question?

M. Ken Hardie: Demandons d'abord à Jack de répondre.

M. Jack Froese: Non, pas vraiment. Nous avons organisé de nombreuses conférences et autres réunions, mais les représentants des chemins de fer n'y ont jamais pris part. Permettez-moi de vous citer un exemple concernant les accords de niveau de service. Disons que notre silo élévateur est averti de l'arrivée d'un train-bloc. Il ne se procurera les céréales voulues que quelques heures avant l'arrivée du train. On dispose d'un délai de 48 heures. Selon l'accord conclu, le train doit être chargé dans les 48 heures. C'est dire que la quantité de grain voulue va devoir être réunie peu avant l'expiration de ce délai afin de ne pas remplir le silo avec du grain dont le transport ne pourra pas être assuré si le train n'arrive pas comme prévu.

Or, lorsque le train arrive effectivement, il est chargé dans les 48 heures, mais il se peut que ce train reste après cela toute une semaine sur place.

M. Ken Hardie: On a déjà entendu parler de cela, mais de tels incidents sont-ils portés à l'attention des responsables de ces diverses opérations, à l'attention des dirigeants des entreprises de chemin de fer, des décideurs afin d'influer sur la manière dont les chemins de fer gèrent leurs opérations? Je vois que cette question vous laisse un peu perplexe.

• (1500)

M. Gordon Harrison: Dans le temps, les sociétés de chemin de fer étaient elles-mêmes propriétaires de grosses sociétés meunières. Je viens de revenir de notre conférence annuelle qui s'est tenue dans un hôtel qui appartenait autrefois en partie aux chemins de fer. Mais ce genre d'entreprise intégrée a disparu depuis de nombreuses décennies.

Je viens de participer à une réunion à laquelle, pour la première fois dans mes 28 ans de carrière, des représentants des chemins de fer n'ont pas participé. Ce n'est pas parce que nous nous faisons actuellement la guerre. Si c'est arrivé comme cela, c'est simplement parce que nos organisations poursuivent des objectifs très différents. Non, les entreprises de transformation n'étaient pas non plus représentées.

J'ajoute qu'aux termes de la législation fédérale, l'industrie céréalière est déclarée être pour l'avantage général du Canada, tout comme le sont les chemins de fer aux termes de la loi. Nous sommes depuis un siècle reconnus comme étant un producteur essentiel de biens, et depuis plus d'un siècle les chemins de fer sont reconnus comme fournisseurs essentiels de ces matières premières. C'est un fait. Mais non, je crois savoir que nous n'y sommes pas directement représentés.

M. Ken Hardie: Quand nous avons étudié le projet de loi C-30, la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, bon nombre des interventions que nous avons recueillies au sujet de l'interconnexion portaient essentiellement sur l'accès à la Burlington Northern Santa Fe et sur la nécessité d'assurer un transport efficace des céréales.

Vous disiez tout à l'heure, monsieur Tougas, que dans ces zones d'exclusion, de Québec à Windsor et de Kamloops à Vancouver... et c'est là que la lumière s'est faite dans mon esprit. Ce que l'ILD est censée faire et qu'elle ne fait peut-être pas, ce n'est pas vraiment de donner accès à la Burlington Northern Santa Fe, mais plutôt de stimuler la concurrence entre les deux compagnies de chemin de fer du Canada.

M. François Tougas: Oui, c'est certainement l'un des objectifs. J'ai dû dire que, considérant la nature même des zones d'exclusion, cela contribue à éliminer la concurrence qui pourrait exister entre le CN et le CP.

En fait, l'ILD repose sur l'idée que le tarif est fixé pour la section d'origine menant à la connexion avec le transporteur. Dans ces zones... Reprenons l'exemple de Kamloops. Si vous allez vers l'ouest, vous pouvez arriver à Kamloops par le CN ou par le CP. Si vous voulez transférer à l'autre compagnie, c'est elle qui sera le transporteur de connexion. Il n'y a là-bas qu'un seul transporteur de connexion, qui n'est pas le même que le transporteur d'origine.

Au Québec, dans le corridor Québec-Windsor, vous avez les deux mêmes compagnies de chemin de fer qui se font essentiellement concurrence pour attirer la clientèle mais, si vous êtes dans les Maritimes ou dans le nord du Québec, vous n'avez que le CN, le CN et encore le CN. Il n'y a pas d'autre choix.

Si les compagnies de chemin de fer américaines peuvent entrer dans le système de l'ILD, ce sera positif. Je ne partage pas les

craintes de ceux qui s'inquiètent du trafic que la BN pourrait obtenir de cette manière. Vous connaissez déjà la réponse. Combien de wagons ont réellement circulé grâce à l'interconnexion élargie? Le chiffre est minuscule. C'est le propre témoin du CN qui l'a reconnu, n'est-ce pas? Le nombre n'est absolument pas élevé et je ne crois donc pas que c'est un « problème catastrophique ».

En outre, si cela doit devenir un problème, tant mieux, car cela signifiera qu'il y a vraiment de la concurrence dans le système, ce qui sera un gain plutôt qu'une perte.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci, madame la présidente.

Je vais poursuivre sur le même sujet, mais en l'abordant peut-être d'un point de vue légèrement différent. J'ai deux questions à vous poser.

Premièrement, quels recours auraient les expéditeurs américains, à part l'obtention de données?

Deuxièmement, et cette question a déjà été soulevée cette semaine par l'un de mes collègues, est-ce que notre gouvernement devrait faire du transport l'une de ses priorités dans les négociations de l'ALENA? Ces négociations sont en cours et nous discutons de questions de transport. Or, le transport est étroitement relié au commerce et nous savons que les négociations reprendront au Canada à la fin de la semaine prochaine.

Pourriez-vous répondre à mes deux questions?

M. François Tougas: En ce qui concerne la deuxième, c'est-à-dire la priorité du transport dans les négociations, je ne pense pas que le but principal de l'ALENA, ou même l'un de ses buts importants, soit d'harmoniser nos politiques et systèmes de transport ferroviaire. Ils sont extrêmement différents. Je pense que ce serait un but incroyablement difficile à atteindre, surtout dans le contexte actuel. Je crois que nous avons suffisamment de problèmes à résoudre chez nous, et ma priorité serait d'essayer d'abord de résoudre nos propres difficultés en matière de transport ferroviaire. Nous en avons une pléthore, et j'en ai même fait une carrière! Je dépends de ces problèmes, tout comme mes enfants.

Pour ce qui est de votre première question, concernant les recours possibles pour les transporteurs américains, je pense que les expéditeurs américains vous diraient qu'ils seraient tout à fait ravis d'obtenir l'arbitrage des offres finales. C'est ce qu'ils souhaiteraient. Ils étudient sérieusement la question depuis plusieurs années. Ils n'ont pas cette solution. Ils ont un système complètement différent. Ils ont accès à un mécanisme de tarif raisonnable devant le Surface Transportation Board, et ils s'en servent. Leur système est plus un système de règles que le nôtre, et c'est le recours dont ils disposent.

Ils ont toutes ces données, et ils ont aussi une autre chose. Le Mississippi en est un parfait exemple. J'ai entendu lundi les transporteurs ferroviaires parler de toute cette prétendue concurrence qu'il y a maintenant au Canada. Au fait, au cas où ils ne le sauraient pas, je précise qu'il n'y a pas de fleuve entre Vancouver et les Prairies, ce qui veut dire qu'ils n'ont pas de concurrence fluviale. Au Mississippi, les sept compagnies de chemin de fer de catégorie 1 longent le fleuve et doivent donc faire face à la concurrence du transport fluvial, en plus de celle du camionnage. C'est un environnement très concurrentiel. C'est à ça que ressemble un environnement dans lequel il y a beaucoup de transporteurs. C'est ça la réalité. Au Canada, nous avons une géographie très variée, sur le plan topographique et du fait de l'éloignement des industries. Nous avons donc absolument besoin d'un système adapté à cette situation.

Je vais reprendre l'exemple de l'ILD en disant que, si vous voulez offrir un recours efficace aux gens qui sont éloignés, aux producteurs qui sont loin des grands centres — ce qui est particulièrement le cas des producteurs de ressources naturelles et des producteurs de céréales —, ils sont tellement éloignés qu'ils ont besoin d'une solution vraiment efficace, parce que n'allons pas créer de nouvelles compagnies de chemin de fer avant longtemps, alors nous sommes bien obligés de faire avec le système que nous avons maintenant.

Pour en revenir à la question des lignes courtes, il est très difficile d'aménager de nouvelles infrastructures. Les abandonner serait une erreur monumentale. Chaque fois qu'on a la possibilité de préserver une infrastructure, je pense qu'on doit le faire. Je ne sais pas si on devrait aller jusqu'à subventionner toute cette activité; il faudrait poser la question à quelqu'un de plus éclairé que moi sur ce sujet. Je suis par contre totalement convaincu que nous devrions veiller à ce que les recours que nous avons à notre disposition pour notre infrastructure soient accessibles et viables pour les expéditeurs. On vous a également dit un peu plutôt que personne ne se précipite pour faire ça. Nous n'avons pas de hordes d'expéditeurs qui attendent leur tour pour avoir accès aux recours. C'est généralement la dernière chose qu'ils souhaitent faire car, quand ils invoquent un recours, c'est parce qu'ils ont épuisé d'autres solutions et il faut que ce soit efficace.

● (1505)

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'aimerais reprendre la conversation avec M. Tougas.

Il me semble que vous avez déboulonné en douce un mythe, lors de vos propos préliminaires, et je voudrais m'assurer d'avoir bien compris.

Vous dites que nous ne sommes pas dans un processus d'harmonisation du système américain et du système canadien. Tout au plus, le projet de loi C-49 nous permet de nous comparer à ce qui se fait aux États-Unis, et j'en comprends que ce n'est pas nécessairement de façon gagnante.

Était-ce bien le sens de vos propos?

[Traduction]

M. François Tougas: Je répondrai en vous disant que, même si nos systèmes sont très différents, lorsque nous avons la possibilité de copier de meilleurs systèmes existant ailleurs, nous ne devrions pas hésiter à le faire. S'il existe un meilleur système ailleurs, copions-le. Actuellement, ils ont un meilleur système de divulgation des données que nous. Il n'est pas exceptionnel mais il est meilleur que le nôtre. Nous devrions le copier et l'adapter afin de pouvoir l'utiliser dans notre contexte. L'adopter complètement, tel quel, ne serait pas très utile. Mais ne pas l'adopter totalement serait une solution pire que de n'en adopter qu'une partie. Par exemple, nous n'avons pas adopté la liste des denrées. On n'est pas obligé de fournir des données sur les denrées. Quel intérêt y a-t-il à savoir que tous les wagons à trémies circulent à une certaine vitesse pendant une semaine donnée? C'est l'une des informations qui seront communiquées. Qui cela peut-il intéresser? On a besoin de le savoir corridor par corridor. On en a besoin compagnie par compagnie.

[Français]

M. Robert Aubin: Je pense que cela confirme ce que je pensais.

Si vous me le permettez, je vais vous faire un léger reproche, bien amicalement. Dans vos propos, vous avez répondu à la question qui vous a été posée par je ne sais trop qui — cela ne semble pas être quelqu'un autour de la table — vous demandant auquel de vos amendements vous accorderiez la priorité. Ce faisant, vous avez rapetissé l'assiette dans laquelle on peut jouer.

Avez-vous accepté de le faire parce que c'est vraiment la priorité, ou les recommandations que vous avez soumises forment-elles un ensemble cohérent qui nous permettrait de devenir un chef de file plutôt qu'une pâle copie?

● (1510)

[Traduction]

M. François Tougas: Mes recommandations ne sont pas toutes intégrées. Vous pouvez en laisser une de côté et les autres fonctionneront quand même. Elles ne sont pas à prendre en bloc. Je les ai classées par ordre de priorité parce que certaines personnes, mais aucune de ce Comité, sont venues me voir en me disant: si l'on ne pouvait en accepter qu'une seule, laquelle devrait-on choisir?

J'ai dit laquelle ce devrait être parce que je l'ai sous les yeux. Nous avons actuellement un projet de loi concernant essentiellement l'interconnexion de longue distance. S'il est adopté sous sa forme actuelle après modification, l'autre recours qui sera utilisé sera l'arbitrage des offres finales. Il n'y a qu'un seul recours en matière de tarifs, et c'est l'arbitrage des offres finales. Il n'y en a pas d'autres. Si l'on ne répare pas le système d'interconnexion de longue distance, on devra s'assurer que le système de l'arbitrage des offres finales fonctionne mieux qu'actuellement. C'est tout ce que je peux vous dire.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Nous venons de terminer le premier tour et il nous reste quelques minutes. Quelqu'un de ce côté-ci a-t-il encore des questions pertinentes à poser?

Dans ce cas, je me tourne de l'autre côté. Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Je ne sais pas si quelqu'un sera en mesure de répondre à cette question. S'agissant de nos deux compagnies nationales, le CN et le CP, à la différence des compagnies américaines, elles traversent la frontière et assurent des liaisons sur une grande partie du territoire américain. Je ne peux m'empêcher de me demander s'il y a des choses qu'elles font aux États-Unis qui désavantagent d'une certaine manière leurs activités au Canada. Est-ce qu'elles bénéficient d'une certaine préférence pour pouvoir aller aux États-Unis, ce qui pourrait nuire à nos intérêts au Canada?

Si vous n'en avez pas la moindre idée, je ne vous demande pas de spéculer sur ce sujet. Je laisse simplement la question en suspens.

Une voix: C'est une très bonne question.

M. François Tougas: Je dois admettre, à mon grand regret, que je n'ai pas la réponse à cette question. Il est rare que je n'aie pas un avis sur un sujet donné mais c'est le cas maintenant.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Voilà, c'est tout. Vous avez été d'excellents témoins.

Je ne voudrais pas avoir à faire un classement, parce que vous nous avez tous donné de très bonnes informations. Merci beaucoup.

Je vais maintenant suspendre la séance avant d'accueillir les témoins suivants.

•(1510) _____ (Pause) _____

•(1525)

La présidente: J'invite tous les députés à reprendre leur place. Merci.

Je souhaite la bienvenue aux témoins suivants. Nous sommes très heureux de vous accueillir et nous allons écouter avec beaucoup d'attention ce que vous avez à dire sur le projet de loi C-49.

Nous accueillons maintenant le syndicat international des marins canadiens. Monsieur Given, voulez-vous commencer?

M. James Given (président, Syndicat international des marins canadiens): Merci, madame la présidente. Je remercie les membres du Comité de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui.

Je m'appelle Jim Given. Je suis président du Syndicat international des marins canadiens et je préside aussi le groupe de travail mondial sur le cabotage de la Fédération internationale des ouvriers du transport.

Notre syndicat est préoccupé par les modifications proposées à la Loi sur le cabotage, qui s'inspirent des modifications apportées à cette loi par le truchement de la Loi portant mise en œuvre de l'AECG, le projet de loi C-30. Elles permettront pour la première fois à des navires étrangers de pratiquer le cabotage maritime sans avoir à obtenir de dérogation à la réglementation du cabotage.

En vertu de la Loi sur le cabotage, aucun navire étranger ou navire non dédouané ne peut exercer une activité maritime à caractère commercial dans les eaux canadiennes, ce qui est réservé à des navires battant pavillon canadien, y compris pour le transport de marchandises et de passagers par bateau entre deux points situés au Canada. Dans le régime actuel, un navire étranger peut être importé au Canada pour pratiquer du cabotage si l'Office des transports du Canada détermine, sur demande, qu'aucun navire battant pavillon canadien ou utilisant un équipage canadien n'est disponible ou adéquat pour l'activité souhaitée.

Les modifications proposées à la Loi sur le cabotage par le truchement du projet de loi C-30 autoriseront désormais les navires étrangers appartenant à des citoyens de l'Union européenne ou battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne à exercer les activités de cabotage suivantes sans dérogation: transporter des conteneurs vides entre deux ports canadiens, faire du dragage, et transporter des marchandises entre les ports de Halifax et de Montréal en vue de leur importation au Canada ou de leur exportation du Canada.

En outre, le paragraphe 70(1) du projet de loi C-49 modifiera encore plus la Loi sur le cabotage puisqu'il permettra à n'importe quel navire étranger, quel que soit son pavillon, d'exécuter le repositionnement de conteneurs vides entre des ports canadiens sans obtenir de licence de cabotage.

En qualité de syndicat représentant les marins canadiens œuvrant dans le secteur du transport maritime canadien, le SIU ne saurait approuver ces amendements qui auront pour effet de saper directement la législation destinée à soutenir l'industrie canadienne du transport maritime et les armateurs canadiens.

Nous réclamons vigoureusement le maintien du système actuel de dérogation, qui permet déjà aux navires étrangers de demander une dérogation de cabotage. Ce système accorde aux armateurs canadiens qui emploient des marins canadiens le droit de premier refus de tout travail disponible, ce qui est une pratique équitable.

Le SIU a déjà dit que le fait d'accorder des droits de cabotage à l'Union européenne par le truchement de l'AECG était une

concession qui n'était pas nécessaire et qui risquait de nuire à l'industrie canadienne du transport maritime.

Le Canada a déjà une version libéralisée du cabotage maritime, et tout assouplissement de ses restrictions, notamment concernant le dragage et les services d'apport entre des ports canadiens, ne bénéficiera ni aux armateurs ni aux marins canadiens qui dépendent d'un marché du travail et d'un réseau commercial canadiens compétitifs pour gagner leur vie.

Il faut ajouter à ces problèmes des concessions particulières qui accordent aux navires de premier et deuxième registre l'accès au marché canadien. Comme l'a annoncé le ministre Garneau, l'amendement proposé pour permettre le transport de conteneurs vides par n'importe quel navire, quel que soit son pavillon, a été réclamé par une fédération de transport maritime du Canada qui ne représente que très peu de transporteurs maritimes battant pavillon canadien, voire aucun. Bien que le SIU ne représente pas les armateurs canadiens, nous déplorons que la majorité des propositions et des préoccupations des armateurs et des marins canadiens semblent avoir été purement et simplement laissées de côté au profit d'une organisation représentant des agents maritimes mondiaux au Canada.

L'industrie canadienne du transport maritime est une source d'emplois directs et indirects pour plus de 100 000 personnes. Quand on parle du transport maritime mondial, il faut bien comprendre que le registre des navires canadiens, ou premier registre canadien, est beaucoup plus avancé en termes de conditions de travail et d'exigences que ceux de la majorité des États participant au transport maritime mondial. Le transport maritime mondial est un secteur extrêmement déréglementé, dans lequel les conditions de travail et de salaire n'ont cessé de se détériorer au cours des années. Par exemple, un certain nombre de navires de premier registre et un grand nombre de navires de second registre sont qualifiés par l'ITF, la Fédération internationale des ouvriers du transport, de navires opérant sous pavillon de complaisance. Autrement dit, ils opèrent avec un équipage sous-payé et sous-représenté, composé essentiellement de marins du tiers-monde travaillant dans des conditions dangereuses et peu réglementées, voire pas du tout.

Au Canada, en cas d'accident maritime impliquant un navire opérant sous un pavillon de complaisance, il faut parfois des mois, si ce n'est des années, pour retracer son vrai propriétaire afin de commencer le processus de réclamation d'indemnités, processus qui, nous le savons d'expérience, n'aboutit jamais.

Les navires de second registre sont tellement peu réglementés que ceux qui sont immatriculés dans un second registre d'un pays de l'Union européenne ne sont même pas autorisés à faire du cabotage dans leur propre pays d'immatriculation. Autoriser un navire de second registre à faire du cabotage dans un autre pays que son pays d'origine n'est pas une pratique courante et certainement pas une pratique que le Canada devrait envisager d'inaugurer.

•(1530)

Cela constitue un enjeu mondial qui n'a pas encore été examiné de manière suffisante et acceptable pour assurer la sécurité et le bien-être de tous les marins. Autoriser ce genre d'activité maritime, sans aucune restriction, au sein de l'industrie du transport maritime du Canada serait un acte sans précédent. Le SIU du Canada œuvre avec beaucoup de détermination pour protéger les droits de tous les marins travaillant au Canada. Nous continuerons d'œuvrer avec diligence pour veiller à ce que tout navire étranger entrant au Canada pour y pratiquer du cabotage respecte rigoureusement les normes fédérales du travail, et pour assurer que les équipages étrangers sont rémunérés aux tarifs en vigueur dans notre industrie, comme le prévoit le programme des travailleurs étrangers temporaires.

La surveillance des navires étrangers opérant au Canada est un sujet qui continue de nous préoccuper. Il va falloir absolument mettre en œuvre un régime efficace de surveillance et d'exécution pour assurer le respect rigoureux des conditions et exigences des nouvelles dispositions d'accès au marché de la Loi sur le cabotage. Si nous voulons que les participants nationaux de l'industrie restent compétitifs, il convient d'instaurer un système garantissant que les opérateurs étrangers respectent rigoureusement les règles et normes canadiennes, notamment les normes du travail et les conditions de salaire qui prévalent au Canada, et non pas dans l'État du pavillon étranger.

Je répète que la priorité du SIU est de veiller à ce que les travailleurs canadiens aient des possibilités d'emploi dans l'industrie canadienne du transport maritime. Nous croyons que les modifications proposées à la Loi sur le cabotage par le truchement du projet de loi C-49 vont entraver le maintien des restrictions du cabotage qui servent actuellement à protéger le transport maritime canadien, à stimuler notre commerce et à préserver un bassin adéquat de marins canadiens qualifiés. Bien que la préservation des emplois des marins canadiens soit le mandat primordial du SIU, nous avons aussi la responsabilité de veiller à ce que tous les marins, aussi bien canadiens qu'étrangers, soient traités correctement. Les marins canadiens ont la réputation internationale d'être les ouvriers les mieux formés et les plus qualifiés au monde. Par conséquent, les marins canadiens et les armateurs canadiens devraient conserver le droit de premier refus de participer aux activités maritimes intérieures, avant que des exploitants étrangers y aient accès.

Nous restons déterminés à œuvrer avec nos partenaires du gouvernement pour mettre en œuvre une solution réaliste et acceptable face à l'expansion continue de l'activité commerciale dans les ports canadiens. Nous croyons que le Canada peut réaliser ses ambitions en matière de commerce international en mettant en œuvre une politique solide du transport maritime intérieur qui ne donne pas aux armateurs étrangers un accès illimité à notre marché. En l'absence d'une flotte canadienne solide, dotée d'équipages canadiens, notre pays deviendra tributaire d'armateurs étrangers pour acheminer des marchandises sur son territoire et pour en assurer le transport à l'intérieur de ses frontières, sans aucune garantie d'un service ininterrompu.

Au nom du syndicat international des marins canadiens, je remercie à nouveau votre Comité de nous avoir invités à témoigner. Permettez-moi de dire en conclusion que le fait que nous soyons assis à cette table constitue pour nous un changement que nous apprécions beaucoup et dont nous vous remercions sincèrement.

•(1535)

La présidente: Il n'y a pas de quoi.

Je donne maintenant la parole à Mme Clark de Fraser River Pile & Dredge.

Mme Sarah Clark (directrice générale, Fraser River Pile & Dredge (GP) Inc.): Merci.

Bonjour. Je m'appelle Sarah Clark et je suis présidente et directrice générale de la société Fraser River Pile & Dredge, de Vancouver, en Colombie-Britannique. Notre société effectue des opérations de dragage à l'échelle de la province et du pays tout entier. Permettez-moi de remercier d'emblée la présidente et les membres du Comité de nous avoir invités à témoigner aujourd'hui.

Je m'adresse à vous au nom d'une coalition de sociétés de dragage de tout le pays et je partagerai mon temps de parole avec mon ami et collègue Jean-Philippe Brunet, président-directeur des affaires corporatives et juridiques du Groupe Océan, de Québec. Nous vous remercions sincèrement de nous donner l'occasion de présenter notre point de vue sur les modifications proposées à la Loi sur le cabotage, par le truchement du projet de loi C-49. C'est pour nous une nouvelle occasion de donner notre point de vue sur l'impact des modifications apportées à la Loi sur le cabotage, comme nous l'avons fait au sujet du projet de loi C-30, Loi portant mise en œuvre de l'Accord économique et commercial entre le Canada et l'Union européenne.

Permettez-moi de dire d'emblée que les sociétés canadiennes de dragage sont tout à fait disposées à faire face à la concurrence sur un marché caractérisé par de saines relations commerciales. Nous demandons simplement de pouvoir continuer à le faire sur un pied d'égalité, au sein d'un marché où les risques et les opportunités sont les mêmes pour tous. Malheureusement, l'AECG a été un mauvais accord pour les sociétés de dragage canadiennes. Il facilite l'accès des Européens au marché canadien, mais ne comporte aucune réciprocité pour nous sur le marché européen. C'est pourquoi nous affirmons que le projet de loi C-49 nous offre une excellente occasion de corriger cette injustice et de mettre en œuvre une nouvelle politique adéquate.

Permettez-moi de dire quelques mots sur l'industrie du dragage au Canada et sur le rôle crucial qu'elle joue dans notre nation maritime et commerciale. Notre pays est extrêmement vaste et exige un réseau de transport complexe pour assurer la bonne circulation des personnes et des marchandises. Comme le disait le ministre Garneau le 16 mai dernier, les Canadiens doivent pouvoir compter sur des moyens de transport économiquement viables pour se déplacer et assurer le transport de leurs marchandises à l'intérieur du pays, au-delà des frontières et outre-mer. Lorsqu'il a annoncé le lancement de l'initiative des corridors de transport, le 4 juillet, le ministre Garneau n'a pas manqué de dire que le dragage des ports en eau profonde était crucial pour le développement du Nord canadien, et il a souligné le rôle essentiel que joue l'industrie du dragage dans le développement de notre réseau de transport et, partant, de notre souveraineté nationale et économique.

Ouvrir des voies aux navires canadiens et internationaux permet d'acheminer des biens de consommation sur les marchés canadiens et permet d'exporter nos propres produits dans le monde entier. Sans le dragage, les ports de nos grandes villes seraient inaccessibles au commerce et aux transports mondiaux. Les activités de nos industries, à la fois sur nos côtes et à l'intérieur du pays, seraient impossibles. Les sociétés composant notre coalition respectent strictement les règlements rigoureux du gouvernement concernant le travail, la protection environnementale, la sécurité et les normes opérationnelles en se soumettant régulièrement à des inspections de routine approfondies qui sont parmi les plus poussées au monde. Les sociétés canadiennes de dragage payent également de bons salaires, des salaires de classe moyenne, qui contribuent à la prospérité des économies locales de l'ensemble du pays.

Nous nous adressons à vous aujourd'hui pour faire notre part afin de garantir que l'industrie canadienne du dragage puisse faire face à la concurrence sur un pied d'égalité, de manière durable et responsable, créer toujours plus d'emplois et continuer à contribuer au succès économique du pays. Malheureusement, ces objectifs importants sont menacés par les amendements proposés à la Loi sur le cabotage dans le projet de loi C-49. Évidemment, ces amendements dépendent de l'entrée en vigueur du projet de loi C-30 le 21 septembre 2017. Nous comprenons que ces propositions reflètent le désir des instances gouvernementales et des populations d'établir des liens économiques plus solides et d'assurer un avenir plus prospère. Nous appuyons les efforts déployés par le gouvernement pour développer notre commerce international et rendre notre économie aussi dynamique que possible. Toutefois, cela ne doit pas nous empêcher d'exprimer nos préoccupations au sujet de l'impact négatif qu'auront, selon nous, les amendements à la Loi sur le cabotage proposés dans le projet de loi C-30, car ils offrent un avantage inéquitable aux sociétés de dragage étrangères, aux dépens des sociétés canadiennes, des travailleurs canadiens et de l'infrastructure de transport du Canada. Le projet de loi C-49 repose sur des principes établis dans le projet de loi C-30 qui sont extrêmement problématiques pour les sociétés canadiennes de dragage.

Comme je l'ai dit, nous sommes tout à fait prêts à faire face à la concurrence. Nous le faisons déjà quotidiennement dans notre secteur, aussi bien au Canada qu'à l'étranger. Il n'y a dans l'AECG aucune réciprocité négociée pour notre industrie.

• (1540)

L'AECG ouvre le marché canadien aux entreprises européennes, tout en maintenant le marché européen fermé aux entreprises de dragage canadiennes. En temps normal, on pourrait considérer cela comme une conséquence désagréable de faire des affaires dans le marché mondial, mais plusieurs facteurs interviennent pour créer une situation où des entreprises non canadiennes pourraient avoir un avantage structurel et commercial par rapport aux entreprises canadiennes. Si des règles du jeu équitables ne sont pas appliquées, les sociétés canadiennes de dragage seront confrontées à un handicap structurel lorsqu'elles répondront à des appels d'offres puisqu'elles ont signé des accords qui les obligent à verser des salaires et des garanties équitables à leurs membres d'équipage.

Par exemple, les équipages étrangers reçoivent habituellement une rémunération qui équivaut à environ le tiers ou moins du salaire que nous versons. En 2015, le salaire mensuel moyen d'un chef mécanicien à bord d'un navire canadien était de 15 000 \$US, tandis qu'un employé occupant le même poste sur un bateau hollandais recevait environ 7 000 \$US. Étant donné que les salaires représentent environ le tiers des coûts d'exploitation de notre navire, les

entreprises non canadiennes auront un important avantage au plan de l'exploitation par rapport aux sociétés canadiennes, qui se traduirait par des pertes d'emploi pour les marins canadiens. Selon un tel scénario, les règles du jeu sont totalement inégales, au détriment des entreprises canadiennes et, en fin de compte, de nos employés et leur famille.

Avant le projet de loi C-30, les navires battant pavillon étranger étaient tenus en vertu de la Loi sur le cabotage d'obtenir une licence de cabotage. Jim a très bien décrit ce processus dans son exposé, ce qui comprendrait le paiement de droits, le respect des conventions maritimes, des exigences en matière de visa pour les travailleurs et des normes d'emploi. Par contre, même cette structure a dû faire face à des défis en matière de surveillance et d'exécution de la loi. En vertu de l'AECG, les sociétés de dragage non canadiennes auront un plus grand accès à nos eaux et, par conséquent, une plus grande possibilité de ne pas se conformer à la réglementation.

Avant de formuler nos principales recommandations, je demanderais à mon collègue Jean-Philippe Brunet de dire quelques mots au sujet du Québec plus particulièrement.

[Français]

M. Jean-Philippe Brunet (vice-président exécutif, Affaires corporatives et juridiques, Océan): Bonjour.

Le marché du dragage au Québec est très petit. On parle d'environ 200 000 mètres cubes sur un total de 3 millions de mètres cubes au Canada. La saison pour faire le dragage est très courte, soit d'avril à juin et de septembre à novembre. Il n'y a pas beaucoup de contrats majeurs. Nous sommes plusieurs à nous faire concurrence pour obtenir ces contrats. Le plus gros contrat serait d'environ 50 000 mètres cubes. Ce sont les contrats que les Européens sont intéressés à obtenir. Ils ne sont pas intéressés par les petits contrats.

Cependant, ces contrats de 50 000 mètres cubes nous permettent d'amortir les équipements qui nécessitent beaucoup d'investissements et d'offrir des prix intéressants aux petites marinas.

Il faut comprendre que 80 % du marché mondial, à l'exception de la Chine et des États-Unis, est contrôlé par quatre dragueurs européens. Ils font la pluie et le beau temps un peu partout. Ils ont des capacités d'intervention très importantes.

Nous oeuvrons tout le long du fleuve Saint-Laurent. Nous allons aux petits et aux grands endroits. Nous offrons des emplois très avantageux à nos employés, leur permettant d'avoir une carrière très intéressante. Nous essayons aussi de développer le marché à l'étranger pour nous assurer de les employer toute l'année.

Merci.

[Traduction]

Mme Sarah Clark: Aujourd'hui, nous avons mis en évidence plusieurs questions associées aux modifications proposées à la Loi sur le cabotage qui ont été proposées et récemment adoptées. Cependant, nous ne comparâtrions pas devant vous pour vous parler de problèmes si nous n'étions pas prêts à recommander des solutions qui, selon nous, sont raisonnables et justes pour tous.

Premièrement, nous demandons que votre comité recommande que le gouvernement établisse un protocole opérationnel d'exécution, sous la direction de Transports Canada, qui lie les sous-ministres de tous les ministères et organismes pertinents. Je tiens à le dire clairement, nous ne cherchons pas à obtenir la création d'un nouvel organisme d'exécution de la loi du gouvernement. Il ne serait pas prudent sur le plan financier ni nécessaire sur le plan organisationnel de le faire. Nous demandons tout simplement que le gouvernement prenne note du nombre et de la gravité des questions d'exécution de la loi en jeu lorsqu'il s'agit d'équipages étrangers ou de navires battant pavillon étranger. Il est question ici des travailleurs temporaires étrangers par l'entremise d'IRCC et de l'ASFC, d'une étude d'impact sur le marché du travail par l'entremise d'EDSC, de l'administration de l'impôt par le biais de l'ARC, d'inspections en matière de sécurité de la part de Transports Canada, de pratiques de travail par EDSC et de questions de santé et sécurité en milieu de travail par l'entremise d'EDSC, sans parler de disparité salariale et de pressions à cet égard.

Les ministères doivent se parler, et ils doivent collaborer rapidement et de façon significative afin de mettre en application un groupe de lois importantes qui s'entrecroisent. Il ne suffit pas d'avoir fait cette inspection du navire ou d'en contrôler la sécurité fondamentale. On nous donne l'assurance qu'un grand nombre de titulaires de postes à bord de nos navires feraient l'objet d'une vérification des visas pour les travailleurs temporaires étrangers. Pour contrôler tout cela, il faudra une coordination entre les ministères. Après deux années de démarches auprès du gouvernement, nous n'avons pas encore vu un seul plan d'action concret pour l'application de la loi. En ce moment, la coordination interministérielle n'est pas régie par un processus clair, qui manque de ressources et fait assumer par l'industrie et les travailleurs la responsabilité du maintien de l'ordre dans nos eaux. Pour nous, cela semble inacceptable de la part du Canada en tant que nation maritime commerçante moderne.

Deuxièmement, nous demandons que votre comité obtienne du gouvernement du Canada un engagement ferme en vertu duquel l'application de la loi sera financée de façon appropriée et significative pour faire en sorte que les sociétés de dragage canadiennes puissent faire concurrence en vertu de règles du jeu justes et équitables avec les navires étrangers, qu'il s'agisse...

• (1545)

La présidente: Madame Clark, je m'excuse de vous interrompre. Pourriez-vous clore? Nous avons dépassé le délai de 10 minutes qui vous était alloué.

Mme Sarah Clark: Oui. Merci.

Notre dernière recommandation est que votre comité obtienne un engagement ferme de la part du gouvernement sous la forme d'un mandat officiel aux négociateurs canadiens de l'ALENA d'obtenir la réciprocité avec les États-Unis et le Mexique pour les sociétés canadiennes de dragage et les exploitants connexes.

Soyons clairs. À la suite de l'AECG, la viabilité fondamentale de l'industrie canadienne du dragage est vraiment ce qui est en jeu. La réciprocité est au cœur du libre-échange. Laissez le Canada être un champion de la réciprocité totale sur l'eau pour notre industrie, nos travailleurs et tous ceux qui cherchent à faire du Canada un chef de file mondial du commerce maritime et du dragage.

Nous vous remercions sincèrement de votre attention.

La présidente: Merci, madame Clark.

Nous accueillons maintenant M. Fournier, des Armateurs du Saint-Laurent.

[Français]

M. Martin Fournier (directeur général, Armateurs du Saint-Laurent): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de nous donner l'occasion de vous faire part de nos commentaires et préoccupations à l'égard du projet de loi C-49, et plus précisément à l'égard des modifications proposées à la Loi sur le cabotage.

Je me présente: je suis Martin Fournier, directeur général d'Armateurs du Saint-Laurent, une association qui a pour mission de représenter les armateurs nationaux et de promouvoir leurs intérêts afin de soutenir leur croissance et d'assurer le développement du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent.

Armateurs du Saint-Laurent regroupe 15 membres, c'est-à-dire 15 armateurs canadiens qui exploitent une flotte de plus de 130 navires sur lesquels travaillent des marins canadiens. La flotte navigue sur le fleuve Saint-Laurent, dans les Grands Lacs et sur la côte Est, en plus de desservir les provinces de l'Atlantique et l'Arctique. Nos membres procurent donc des emplois de qualité à des milliers de personnes et génèrent d'importantes retombées économiques au Canada.

Selon une étude du Conseil des académies canadiennes, le secteur canadien du transport maritime emploie entre 78 000 et 99 000 personnes et génère entre 3,7 et 4,6 milliards de dollars en revenus de travail. À elles seules, les activités de la flotte intérieure présente sur le fleuve Saint-Laurent et dans les Grands Lacs — c'est le secteur qui est généralement couvert par nos membres — créent plus de 44 000 emplois directs et génèrent plus de 2 milliards de dollars en revenus fiscaux provinciaux et fédéraux. L'industrie maritime intérieure joue donc un rôle essentiel pour la compétitivité et la prospérité du Canada et de l'ensemble de l'économie nord-américaine.

Il est important de mentionner que les activités de transport maritime entre les différents ports du Canada sont réalisées en vertu de la Loi sur le cabotage, qui vise notamment à soutenir les intérêts maritimes nationaux en réservant le cabotage canadien aux navires immatriculés au Canada. Cette information provient directement du site Internet de Transports Canada. La loi prévoit notamment que le transport entre deux ports canadiens doit être assuré par des navires battant pavillon canadien et ayant à leur bord des équipages canadiens.

Aux États-Unis, depuis 1920, le Merchant Marine Act, mieux connu sous le nom de Jones Act, protège l'industrie maritime intérieure américaine en s'assurant que le cabotage est effectué par des navires construits aux États-Unis, battant pavillon américain, détenus par des intérêts américains et ayant à leur bord des équipages américains. De nombreux autres pays dans le monde, notamment en Europe, ont des lois qui protègent leur marché.

Fait à noter, lors des négociations qui ont mené à l'accord économique avec l'Europe, les pays de l'Union européenne n'ont pas ouvert leur marché aux armateurs canadiens. Seul le Canada a accepté de concéder une partie de son marché, et ce, sans réciprocité.

Quand on ouvre son marché à des partenaires étrangers qui ne fonctionnent pas selon les mêmes règles et qui ne sont pas soumis aux mêmes exigences que les armateurs nationaux exploitant des navires sous pavillon canadien, on favorise les armateurs étrangers au détriment de la compétitivité même des armateurs d'ici et des intérêts nationaux.

Selon une étude réalisée en 2015 par Ernst & Young et Innovation maritime, les coûts des équipages pour les navires européens qui sont autorisés à être présents en eaux canadiennes en vertu de l'accord économique représentent seulement 30 % des coûts d'un équipage canadien. L'écart de rémunération entre les équipages canadiens et les équipages provenant d'autres pays, notamment ceux prévus dans le projet de loi C-49, va être encore plus grand.

En moins d'un an, c'est la deuxième fois que des modifications à la Loi sur le cabotage sont proposées. La première fois, c'était dans le cadre du projet de loi C-30 portant sur la mise en oeuvre de l'accord économique avec l'Europe. La seconde fois, c'est par ce projet de loi-ci, qui fait certaines concessions à l'Union européenne qui sont décriées par l'industrie maritime intérieure.

Le Canada doit lui aussi agir pour protéger son industrie maritime et refuser de céder son marché à des intérêts étrangers. Il en va de la vitalité et de la pérennité du transport maritime intérieur du Canada.

Je tiens à mentionner que, lors de la dernière campagne électorale, le Parti libéral nous avait écrit qu'il n'avait aucunement l'intention de toucher à la Loi sur le cabotage et reconnaissait même l'importance de la Loi pour le marché. Armateurs du Saint-Laurent considère que les accords de libre-échange sont, de façon générale, bénéfiques à l'économie canadienne et soutient les efforts du Canada pour accroître le commerce et la compétitivité de son économie. Nous sommes cependant inquiets quant aux conséquences des brèches qui sont faites dans la Loi sur le cabotage et des concessions touchant le secteur maritime intérieure accordées dans le cadre des négociations d'accords commerciaux.

Armateurs du Saint-Laurent et ses membres, de même que plusieurs intervenants et représentants de l'industrie qui ont participé aux travaux du groupe de travail gouvernement-industrie sur l'implantation de l'accord économique, ont à de nombreuses reprises exprimé leur inquiétude quant à l'efficacité du système et des mesures actuellement en place pour surveiller et contrôler efficacement les activités de cabotage effectuées par des navires étrangers. De nombreux exemples et situations justifient ces inquiétudes. L'ajout de nouvelles activités de cabotage dans le cadre de l'accord économique ou de toute autre ouverture de la Loi sur le cabotage est peu rassurant à cet égard.

•(1550)

À de nombreuses reprises, on a demandé qu'un système de surveillance soit instauré. Cette demande a également été formulée devant le Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international du Sénat, qui a étudié le projet de loi C-30. Une recommandation en ce sens a même été faite.

Il est donc essentiel qu'un système de surveillance soit instauré et qu'il inclue l'ensemble des ministères et des agences gouvernementales concernés, c'est-à-dire Transports Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, l'Office des transports du Canada, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada ainsi qu'Emploi et Développement social Canada.

Depuis toujours, Armateurs du Saint-Laurent s'est opposé à toute ouverture de la Loi sur le cabotage qui permettrait à des navires étrangers d'assurer le transport de marchandises entre deux ports canadiens. Malheureusement, on assiste graduellement à un effritement de la Loi.

Ce marché est réservé aux navires canadiens qui, conformément aux exigences réglementaires et aux normes canadiennes, sont conçus, adaptés et optimisés pour tenir compte des nombreux défis de la navigation dans les eaux et les voies navigables du Canada. Par le respect de ces normes parmi les plus élevées au monde, les navires

canadiens contribuent à la sécurité de la navigation et à la protection de l'environnement. Ces navires nationaux sont dirigés par un équipage uniquement et exclusivement constitué de marins canadiens, qui sont parmi les plus qualifiés et les mieux formés au monde. Ils ont les connaissances et l'expérience de la navigation dans les eaux canadiennes et ils sont conscients des défis inhérents à la navigation dans cette zone. L'atteinte de ces normes élevées assure une sécurité accrue et un respect de l'environnement, mais entraîne d'importants coûts d'exploitation que doivent assumer les armateurs canadiens, contrairement à de nombreux autres armateurs étrangers.

Le contexte particulier des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, tant sur le plan économique que sur celui de la sécurité de la navigation et de l'environnement, nécessite le maintien de ces mesures de protection dont fait partie la Loi sur le cabotage.

Il importe donc de préserver les emplois maritimes et l'expertise qui s'est bâtie au fil des siècles au Canada. Ouvrir la Loi sur le cabotage, c'est prendre le risque de perdre un savoir-faire inestimable et une richesse économique qui bénéficient directement aux entreprises et aux travailleurs d'ici.

Pour ces raisons, Armateurs du Saint-Laurent et ses membres s'opposent à toute ouverture de la Loi sur le cabotage et à tout changement à celle-ci, et demandent la mise sur pied d'un guichet unique de contrôle et de surveillance des activités de cabotage qui vont être effectuées en eaux canadiennes par des navires étrangers.

Merci.

[Traduction]

La présidente: Nous vous remercions beaucoup.

Nous donnons la parole à Mme Block, qui posera la première question.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à remercier nos témoins d'être venus aujourd'hui. Il fait bon de porter notre attention sur une autre partie du projet de loi C-49 qui permet de modifier la Loi sur le cabotage.

J'ai quelques questions. Il s'agit probablement de questions générales auxquelles n'importe qui d'entre vous pourrait répondre. La première est la suivante: pouvez-vous indiquer pour notre comité en quoi le projet de loi C-49 va plus loin que le projet de loi C-30?

•(1555)

M. James Given: Je vais essayer de répondre, tout simplement parce que j'aime parler.

Le projet de loi C-30 traite de l'UE et de l'AECG et se limite aux navires de première et deuxième immatriculation de l'UE. Si vous prenez l'augmentation des déplacements de conteneurs vides, il est offert à n'importe quel navire battant un pavillon, soit du Panama, du Libéria, de tous les États offrant pavillon de complaisance.

Prenons un pavillon comme celui des Îles Marshall, que de nombreux navires qui oeuvreraient dans ce domaine battent. En réalité, l'État du pavillon des Îles Marshall se trouve à Reston, en Virginie. C'est là que vous payez pour recevoir par la poste le pavillon des Îles Marshall. Ensuite, il va de l'Union européenne à tous les États du pavillon.

Mme Kelly Block: Quelqu'un d'autre aimerait-il répondre?

Non? D'accord.

Je pensais avoir entendu quelqu'un parmi vous dire avoir reçu des assurances selon lesquelles la Loi sur le cabotage ne serait pas modifiée pendant l'étude de la Loi sur les transports au Canada. Avez-vous été consultés relativement aux modifications présentées dans le projet de loi C-49?

[Français]

M. Martin Fournier: Non, nous n'avons pas été consultés relativement au projet de loi C-49.

[Traduction]

Mme Kelly Block: D'accord.

Je vous demanderais alors si vous pouvez me donner un exemple réel ou hypothétique de ce qui se passera si cette disposition est adoptée? Quelles sont les répercussions pour vos industries?

[Français]

M. Martin Fournier: Au départ, lorsque nous avons entendu ce qui était inclus dans l'accord économique avec l'Europe, une de nos préoccupations était que cela allait créer une brèche dans la Loi sur le cabotage. Nous craignons de voir cette brèche s'agrandir. Le projet de loi C-49 démontre que nos craintes étaient fondées, puisqu'on dit que l'ouverture de la Loi sur le cabotage pour le transport de conteneurs vides ne s'applique pas seulement aux navires européens, mais aussi à l'ensemble des pavillons.

On vient donc déjà d'agrandir cette brèche. Qu'est-ce qui viendra par la suite? Nous ne le savons pas, mais nous nous attendons à ce qu'il y ait d'autres demandes en ce sens pour élargir encore plus la portée de concessions qui ont été faites dans le cadre de l'accord avec l'Europe.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Quelqu'un d'autre veut-il répondre?

M. James Given: Lorsque vous prenez l'industrie dans son ensemble et que vous commencez à ouvrir le cabotage aux transporteurs étrangers, il s'ensuit un effet d'entraînement. Les conditions relatives aux tarifs et les conditions de travail à bord de navires battant pavillon étranger, dont certains sont en réalité des navires européens de première immatriculation, des navires européens de deuxième immatriculation, et en particulier les navires de la mer Ethos, sont nettement inférieures à la norme en vigueur au Canada.

Actuellement, nous avons des navires qui... Il y en a un à Vancouver où le taux de rémunération n'est que de 2,50 \$ l'heure. Nous avons d'autres scénarios où le taux de rémunération horaire est de 1,75 \$ en montant. Lorsque vous prenez en compte les conditions de travail, les conditions de sécurité, les normes environnementales, et tout ce qu'il y a d'autre à bord de ces navires, c'est très laxiste.

Il n'existe aucun contrôle international dans le cas des navires battant pavillon de complaisance. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous les appelons des pavillons de complaisance. Le propriétaire du navire se trouve dans un pays. Le véritable propriétaire, le propriétaire immatriculé, se trouve dans un autre pays. L'équipage peut provenir de trois ou quatre pays. L'agent d'assurance vient d'un autre pays. Il y a des couches et des couches qui font en sorte que nous ne pouvons pas parvenir au véritable propriétaire.

Je vais être bref. Nous avons eu des situations où des gens ont été pendus à bord de navires, des navires battant pavillon de complaisance, pour que ces navires contournent les normes canadiennes ou n'importe quelle autre norme. Il y a un écart considérable et il n'existe aucun contrôle sur ce qui se passe à bord

de ces navires, parce qu'une grande partie de tout cela est laissé au contrôle de l'État du pavillon.

Lorsque vous prenez les pays offrant pavillon de complaisance, le contrôle de l'État du pavillon n'existe pas. Un marin qui est blessé, un marin qui est sous-payé, un marin qui a quoi que ce soit à bord de ce navire, qui manque de nourriture, qui manque de quoi que ce soit, doit se tourner vers une ressource extérieure comme l'ITF pour essayer de faire corriger la situation, et il s'agit d'un long processus difficile, parce que c'est chacun pour soi dans le transport maritime.

Le transport maritime a été la première industrie de la mondialisation. Il ne fait donc aucun doute que nous savons ce qu'est le commerce. Nous comprenons tout le reste. Notre industrie est fondée sur le commerce, mais vous ne pouvez pas comparer le pavillon canadien et les conditions canadiennes, Dieu merci nous sommes au Canada, à un navire battant pavillon étranger ou pavillon de complaisance.

• (1600)

Mme Kelly Block: Avez-vous autre chose à ajouter?

Mme Sarah Clark: Permettez-moi de vous donner un bon exemple. Le navire actuel que nous utilisons pour le dragage du fleuve Fraser a été acheté de l'une des sociétés de dragage européennes. Il battait pavillon de complaisance. Nous avons dépensé des millions de dollars pour le rendre conforme aux normes de sécurité de Transports Canada, en particulier pour ce qui est de la séparation coupe-feu qui était non existante dans le navire. Non seulement l'avons-nous rendu conforme aux normes canadiennes actuelles de façon à ce que l'équipage soit protégé advenant un incendie à bord du navire, l'équipage a aussi reçu une formation de très haut niveau dans la lutte aux incendies. Lorsqu'ils sont au milieu du Fraser, ils ne peuvent pas compter sur qui que ce soit pour venir à leur rescousse, pas plus qu'au milieu du Saint-Laurent d'ailleurs.

Nos équipages procèdent à deux exercices d'incendie par mois, selon des scénarios qui pourraient survenir dans la salle des machines, etc. Il ne s'agit pas tout simplement d'un exercice à l'aide d'un extincteur. Ils sont des pompiers hautement formés à bord. Ils se trouvent déjà à bord d'un navire conforme aux normes en vigueur. Ce que Jim dit, c'est que les navires avec lesquels nous sommes en concurrence ou pourrions l'être ne sont pas nécessairement construits selon les normes, et leurs équipages ne sont pas formés en fonction de ces normes.

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je tiens également à remercier nos témoins d'être venus aujourd'hui. Vous représentez le « comment » de l'exécution de stratégies en matière de quotas commerciaux. Encore une fois, je tiens à vous en remercier, à vous remercier d'être ici, mais aussi à vous remercier des efforts que vous allez déployer pour y participer et vraiment vous assurer que ces stratégies sont mises en place et réalisées.

Monsieur Given, vous avez répondu à la première question que j'allais poser, et elle portait sur les conditions de travail. J'examine toujours les choses à l'aide d'un filtre à trois lentilles: économique, environnementale et sociale. Dans vos propos liminaires, vous avez parlé de l'aspect économique de cet enjeu. Dans une certaine mesure, vous avez parlé de l'aspect environnemental d'un réseau de transport intégré qui comprend le transport maritime, qui est bien entendu le mode de transport le plus écologique. La dernière partie portait sur l'aspect social et la main-d'œuvre, et vous avez bien entendu abordé cet aspect.

L'autre aspect que je veux aborder, question que je vous pose à tous, c'est comment alors apparier le financement à la stratégie. À l'heure actuelle, dans le cadre du projet de loi C-49, nous envisageons d'autoriser les ports canadiens à avoir accès à la Banque de l'infrastructure du Canada, qui offre des instruments financiers pour aider à financer des projets d'agrandissement, d'infrastructure durable — en quelque sorte votre domaine, madame Clark — pour nous assurer que le dragage se fait dans les endroits qu'il faut agrandir pour accueillir des navires plus grands dont le tirant d'eau est plus fort. Pensez-vous que cela aidera les ports canadiens à être plus concurrentiels? Voilà pour ma première question.

Je vais préciser ma question de façon à inclure non seulement les ports canadiens, mais l'ensemble des ports. Il existe une anomalie que nous appelons la Voie maritime du Saint-Laurent. Je dis anomalie parce que, du moins dans ma partie du monde, le canal Welland, même s'il est un port, n'est pas considéré comme tel au plan technique.

Dans une certaine mesure, à mon avis, lorsqu'il s'agit de sa gestion du patrimoine d'infrastructure, elle n'est pas à la hauteur, elle n'est pas respectée. Par conséquent, ma question est la suivante: lorsque vous tenez compte de tout cela dans l'ensemble du grand réseau, pensez-vous, premièrement, qu'en vertu du projet de loi C-49, il convient de mettre toutes ces sommes à la disposition de la Banque de l'infrastructure du Canada? Deuxièmement, convient-il que ces fonds d'investissement soient disponibles pour l'expansion du Saint-Laurent de même que du canal Welland?

Mme Sarah Clark: Je ne peux pas parler pour ce qui est du canal Welland, mais je peux parler pour ce qui est de la côte Ouest, où l'on retrouve des ports hautement concurrentiels, non seulement à Vancouver, mais aussi à Prince Rupert. Notre société vient de terminer l'agrandissement à Prince Rupert il y a de cela un mois.

Pour que les ports canadiens aient accès à un financement accru, je pense que cela convient tout à fait. Je sais qu'ils ont eu de la difficulté par le passé au chapitre de la dette, et nous sommes tout à fait d'accord pour qu'ils aient accès aux fonds dont ils ont besoin pour maintenir la côte Ouest du Canada aussi concurrentielle, ou plus concurrentielle.

Peut-être que vous voudriez nous en toucher quelques mots.

[Français]

M. Jean-Philippe Brunet: Toute somme d'argent supplémentaire qui permettrait de renforcer le système maritime serait bienvenue. Actuellement, il y a des ports sur la côte Est, au Québec, qui sont dans un état lamentable à certains égards. Nous avons des activités dans tous ces ports. Le port de Québec, qui est l'un des plus vieux, a de la difficulté à maintenir ses quais. Régulièrement, on nous demande de fermer certaines sections d'activité parce que le quai est en mauvais état. Il est donc certain que le système a besoin d'argent et que ce serait une bonne chose.

Je voulais mentionner à Mme Block l'une de nos préoccupations au sujet de l'ouverture du marché européen qui a été faite et qu'on voit dans le projet de loi. Je pense que cela devrait intéresser tout le monde. Les Européens vont pouvoir venir au Canada avec de l'équipement étranger. On nous assure qu'il va y avoir toutes sortes de moyens pour vérifier que l'équipement est adéquat. Toutefois, s'il y a de l'équipement étranger pour des contrats privés, cela vient aussi avec de la main-d'œuvre étrangère.

Il faut se battre à armes égales. Nous n'avons pas peur de faire face à la concurrence, mais donnez-nous la chance de le faire. Lorsque vous mettez l'accord en vigueur, faites-le de façon vigoureuse et dites aux Européens comment cela va se passer ici. C'est très important pour nous.

• (1605)

[Traduction]

M. James Given: Monsieur Badawey, vous avez parlé de la Voie maritime du Saint-Laurent et, plus particulièrement, du canal Welland. Je pense que c'est un secteur qui nous tient tous deux à cœur, puisque nous venons de cette région. Je pense que c'est un aspect avec lequel nous sommes d'accord.

Lorsque vous prenez les infrastructures portuaires, lorsque vous prenez le canal Welland, lorsque vous prenez les biens de la Voie maritime le long du canal, c'est là que votre fret international et votre fret national se complètent, là où vous avez le commerce international et le commerce national qui travaillent ensemble. Ces ports ont besoin d'être mis en valeur. Il faut leur consacrer des fonds. La mise en valeur doit se poursuivre afin de faciliter le commerce que le pays veut et que la population active veut. À l'échelle nationale comme internationale, ils peuvent travailler de concert pour le faire. Je suis heureux que vous ayez soulevé la question du canal Welland. Cela m'a toujours déconcerté de voir que ce bien n'est pas mis en valeur, parce qu'il débordait d'activité auparavant.

La présidente: Il vous reste 45 secondes.

M. Vance Badawey: Respectueusement, je pose ma dernière question. J'aimerais que M. Fournier réponde également.

En ce moment, vous représentez une région du pays qui est très importante pour la stratégie du projet de loi. Que pensez-vous des éléments sociaux, environnementaux et, bien entendu, économiques, des avantages que le projet de loi met de l'avant pour contribuer en fin de compte à la stratégie globale en matière de transport?

[Français]

M. Martin Fournier: En fait, une industrie maritime forte a des infrastructures adaptées aux besoins en matière de transport. Cela veut dire avoir des navires qui respectent les plus hautes normes en matière d'efficacité énergétique et opérationnelle. Cela veut aussi dire avoir un équipage bien formé et qui respecte les plus hautes normes. Une industrie maritime forte a tous ces éléments. On parle d'éléments sociaux, environnementaux et économiques. De cette façon, nous pourrions développer l'industrie maritime canadienne et en assurer la prospérité.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie chacun d'entre vous d'être ici.

J'avoue ne pas avoir beaucoup de questions sur le fond de votre témoignage, puisque je partage votre position. Cependant, j'ai des questions sur l'industrie afin de mieux la comprendre.

J'aimerais m'attarder sur la question de la Banque de l'infrastructure du Canada, dont parlait M. Badawey. Celle-ci semble bien reçue, puisqu'elle est vue comme une source de financement. Toutefois, les informations dont on dispose au moment où on se parle indiquent que les projets portuaires financés par la Banque de l'infrastructure du Canada seraient de 100 millions de dollars et plus.

Au port de Trois-Rivières, dans la ville que je représente, les projets de 100 millions de dollars et plus sont rares. Le port de Vancouver a peut-être quelques projets qui dépassent 100 millions de dollars, mais la Banque de l'infrastructure du Canada n'est d'aucune utilité dans le cas des projets dont le budget est inférieur à cela.

N'est-on pas en train, encore une fois, de vous faire miroiter le meilleur pour vous réveiller avec le pire, comme cela semble être le cas avec le projet de loi C-49, ou avez-vous des projets qui sont de cet ordre de financement?

M. Jean-Philippe Brunet: Nous ne représentons pas les ports. Donc, les projets ne sont pas...

M. Robert Aubin: Je le sais, mais pour vos industries, cela pourrait être accessible.

M. Jean-Philippe Brunet: C'est certain que, par exemple, cela pourrait comprendre des travaux de dragage. Il y aurait peut-être lieu d'apporter des modifications au programme pour incorporer davantage de projets. Une somme de 100 millions de dollars, c'est beaucoup d'argent. En même temps, c'est peu, étant donné l'ampleur des travaux à effectuer. À l'exception du port de Vancouver, qui est dans un bon état, les autres ports auraient besoin d'investissements importants.

• (1610)

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Fournier, dans une de vos recommandations, vous avez parlé de l'importance d'un guichet unique. Pourriez-vous expliquer davantage cette recommandation? Quels sont les éléments qui seraient traités et pourquoi est-ce important?

M. Martin Fournier: En fait, nous demandons que, lorsqu'un navire étranger arrive ici et fait une demande pour faire du cabotage en eaux canadiennes, on s'assure qu'il a obtenu l'ensemble des...

M. Robert Aubin: Parlez-vous du dragage?

M. Martin Fournier: J'inclus tout, le cabotage et le dragage. Si le navire vient faire des travaux qui sont actuellement régis par la Loi sur le cabotage, nous demandons que, une fois qu'il est arrivé ici, il puisse faire une demande en bonne et due forme, qu'on puisse valider s'il a reçu l'ensemble des autorisations d'Emploi et Développement social Canada et qu'on puisse s'assurer qu'une vérification relative aux analyses de risque pour les travailleurs a été faite. Il faut aussi vérifier les permis de travail et s'assurer que les marins seront payés selon les normes et les taux canadiens.

Tous ces éléments doivent être vérifiés avant qu'on donne une autorisation à un navire, et il faut valider régulièrement cette autorisation, si c'est le cas. On sait, que par le passé, des navires ont fait des activités ici sans avoir de permis.

M. Jean-Philippe Brunet: On ne demande pas la création d'une nouvelle agence, mais on demande qu'il y ait une véritable supervision et, à la fin, une autorisation finale de Transports Canada et d'Emploi et Développement social Canada. Ce n'est rien de compliqué.

M. Martin Fournier: En fait, ces demandes existent actuellement, mais personne ne s'assure que tout a été rempli avant d'accorder une autorisation finale. En le faisant de cette façon, on va s'assurer qu'il y a un contrôle rigoureux.

M. Robert Aubin: Merci.

J'ai une question de nature technique. Je comprends très bien la différence entre certains navires qui battent pavillon étranger et les navires canadiens, en ce qui concerne les conditions de travail et un certain nombre de mesures.

Un navire qui appartient à un propriétaire canadien, mais qui bat pavillon étranger, est-il soumis aux règles canadiennes ou à celles du pays qu'il représente?

M. Martin Fournier: Il est soumis aux règles du pays dont il bat pavillon. S'il est enregistré à l'étranger, il suit les règles du pays dont il bat pavillon.

M. Robert Aubin: Voulez-vous dire qu'un propriétaire de bateau canadien pourrait offrir des conditions équivalentes à celles du pays au nom duquel il est enregistré?

M. Martin Fournier: Oui, s'il navigue sous ce pavillon.

M. Jean-Philippe Brunet: S'il fait du cabotage, il faut que les marins soient canadiens. C'est la nuance.

[Traduction]

Mme Sarah Clark: Puis-je ajouter au sujet de votre question sur la banque de l'infrastructure dans le cas des projets de plus de 100 millions de dollars, le port de Vancouver prévoit un agrandissement du terminal Deltaport qui serait de l'ordre de 2,5 milliards de dollars. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'un projet à l'égard duquel le port pourrait demander de l'aide. Il s'agit aussi d'un très bon exemple sur lequel le milieu du dragage européen est très concentré, en raison de la quantité de dragage que ce projet représente.

Nous constituons un candidat de premier plan pour faire concurrence à l'égard de ce projet. Nous pourrions même créer un partenariat avec nos collègues du Groupe Océan. Cependant, si nous ne pouvons pas le faire, c'est un très bon exemple d'un endroit où nous ne pourrions pas être en mesure de faire concurrence s'ils ne sont pas tenus de respecter les mêmes règles du jeu que nous.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

M. James Given: Si vous me le permettez, j'aimerais aborder ce dont vous avez parlé pour ce qui est d'un propriétaire canadien d'un navire qui bat pavillon étranger et qui décide d'immatriculer son navire à l'extérieur du Canada. Il y en a beaucoup. Ils le font pour de nombreuses raisons, pas seulement les coûts d'équipage. Ils le font pour des raisons d'impôt. Immatriculez un navire à l'extérieur du Canada, au Libéria ou au Panama ou ailleurs, vos coûts d'imposition sont minimes. Habituellement, vous payez, comme dans le cas des Îles Marshall, 1 000 \$ pour battre leur pavillon, puis le tour est joué. Ils vous feront payer de l'impôt sur quelque chose, mais pas beaucoup, comparativement au Canada.

Vous avez aussi les normes de sécurité. L'Organisation internationale du Travail, l'OIT, et l'Organisation maritime internationale fixent des normes minimales. Elles ne sont pas maximales, elles sont minimales. Les États du pavillon ne sont pas tous des signataires des conventions de l'OIT ou n'y participent pas tous. Les salaires qu'ils versent peuvent en fait être inférieurs au minimum de l'OIT.

Lorsqu'il s'agit de faire appliquer par l'OMI la réglementation sur l'eau de ballast, le traitement des émissions, le soufre, des Canadiens investissent des millions et des milliards de dollars pour renouveler leurs flottes, pour les rendre conformes à ces normes environnementales. Par ailleurs, la norme est que sur la scène internationale à l'égard des navires plus anciens, vous utilisez le carburant le plus faible, le moins cher que vous pouvez acheter. C'est le laissé-pour-compte que vous ne pouvez pas employer nulle part ailleurs, et les émissions sont élevées.

Si vous prenez les navires canadiens comme l'exemple parfait, avec le nouveau tonnage, les nouveaux épurateurs, et les nouvelles normes de lutte contre les émissions, vous parlez de 500 à 600 camions de moins sur les routes et vous mettez cette marchandise dans un navire, ou vous faites le dragage à l'aide de dragues canadiennes. Votre empreinte écologique est moindre. Votre impact social, bien entendu, est que vous faites des affaires au Canada, ce à quoi nous nous attendons tous. Il y a de très nombreux éléments autres que tout simplement la rémunération. L'imposition en est un considérable lorsqu'il est question de battre le pavillon d'un pays étranger.

• (1615)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Je vous remercie, madame la présidente.

Pour avoir déjà négocié avec des enfants et des chiens, je sais pertinemment que les choses peuvent toujours changer. Vous cédez un petit morceau de votre friandise et, l'instant d'après, vous n'en avez plus. C'est justement ce que je crains dans le dossier du cabotage.

D'après ce que je comprends, la loi autorise actuellement tout navire à transporter des conteneurs vides d'un port à un autre. Corrigez-moi si je fais erreur, monsieur Given, mais si j'ai bien compris, aucun navire canadien n'est engagé dans ce genre d'activité ou n'est intéressé à le faire au prix qu'on leur offre. Aujourd'hui, en fait, si des conteneurs vides doivent être déplacés de Montréal à Halifax, ils sont expédiés par train. Corrigez-moi si je fais erreur, mais je ne crois pas que nous soyons perdants jusqu'à maintenant.

Ma question est la suivante: si nous concédons un bout de terrain, que va-t-il se passer ensuite?

M. James Given: En fait, regardons ce qui se passe à l'extérieur du corridor Montréal-Halifax. Une grosse partie du fret est maintenant expédiée par train. Je sais qu'il y a parfois des problèmes avec les trains à empilement double qu'il faut décharger avant de traverser un viaduc ou d'autres problèmes d'infrastructure.

Dans le Nord, certaines de nos compagnies partenaires assurent le transport maritime dans l'Arctique chaque année. Elles transportent des conteneurs vides. Le problème qui se pose actuellement, c'est que si des conteneurs vides doivent être déplacés, ils peuvent l'être par un navire étranger. Il lui suffit de demander une exemption auprès de l'Office des transports du Canada. Cette demande d'exemption est alors envoyée à toutes les compagnies canadiennes pour savoir si elles disposent d'un navire sous pavillon canadien pouvant effectuer ce travail. Si la réponse est négative, le navire étranger obtient alors l'autorisation de transporter les conteneurs. Il peut continuer sa route sans problème. Le cabotage n'interrompt pas le commerce.

Vous devez également chercher à savoir si un navire canadien serait prêt à assurer le déplacement si cela générerait des revenus. Je l'ignore. Je ne peux parler au nom des compagnies maritimes, mais je

les connais assez bien pour savoir que s'il y avait de l'argent à faire là, elles n'hésiteraient pas.

Comme cette activité n'est pas payante, elles disent qu'il en coûte 2 000 \$ pour déplacer un conteneur vide à bord d'un navire canadien, comparativement à 400 \$ à bord d'un navire étranger. Oui, c'est bien ça. Si nous voulons donner le feu vert à l'exploitation d'un équipage étranger et au non-paiement de taxes et tout le reste, nous pouvons faire transporter un conteneur pour 400 \$. Personnellement, je pense que cela n'est pas ce que veut le Canada.

M. Ken Hardie: D'accord. Au fond, l'argent n'est pas au rendez-vous pour le moment; la majorité des armateurs canadiens passent donc leur tour pour le transport de conteneurs vides.

M. James Given: Je ne peux pas dire s'ils le font ou non. Je sais qu'ils le font dans l'Arctique; dans certaines régions, ils le font.

M. Ken Hardie: Ça ne doit pas être très payant, comparativement à ce que rapporterait un déplacement entre Montréal et Halifax.

Poursuivons.

Madame Clark, concernant la main-d'oeuvre, vous et moi avons une expérience commune dans le cadre de certains projets entrepris dans le port Metro Vancouver, notamment le projet Canada Line, dans le cadre duquel une entreprise italienne a creusé un tunnel, voire les deux. Je ne sais pas si elle était italienne, mais son personnel l'était, et il y a eu un énorme cafouillage au sujet des taux salariaux, par exemple. C'est du déjà-vu.

En ce qui concerne le dragage, et corrigez-moi si je fais erreur, je crois comprendre qu'il y a un obstacle lié à l'envergure du projet — celui-ci doit avoir une valeur minimale — avant qu'un compétiteur européen puisse soumissionner. Est-ce exact?

Mme Sarah Clark: Oui, une valeur d'environ 7,5 millions de dollars, ce qui est un obstacle très mineur.

M. Ken Hardie: Vraiment?

Mme Sarah Clark: Oui. C'est public. Dans le privé, il n'a pas d'obstacle et les ports sont considérés comme étant privés.

M. Ken Hardie: Les ports sont considérés comme étant privés.

En consultant le registre de vos activités pour une année moyenne, dites-moi quel pourcentage de vos projets ont une valeur de plus de 7 millions de dollars?

Mme Sarah Clark: Je dirais 80 %. Nous avons signé notre principal contrat de dragage avec le port de Vancouver. Nous avons un contrat d'entretien du chenal de navigation, d'une durée de 11 ans, dont la valeur annuelle s'élève à plus de 7,5 millions de dollars.

M. Ken Hardie: Est-ce que cela compte pour un seul contrat, ou simplement comme une série de...?

Mme Sarah Clark: Comme un seul contrat. Chaque année, nous effectuons également une série de petits projets de dragage. Mais les gros projets, comme les projets de GNL ou l'agrandissement du terminal 2 de Deltaport, sont d'un tout autre niveau.

Comme je l'ai dit, les entreprises du secteur privé ne sont pas assujetties à cette condition; nous effectuons donc beaucoup de travaux de dragage dans le fleuve, sur l'île et le long de la côte.

• (1620)

M. Ken Hardie: Croyez-vous que ces contrats soient assez importants pour attirer l'attention des compagnies étrangères?

Mme Sarah Clark: Tout dépend de leur intention de s'implanter au Canada pour pouvoir soumissionner sur de gros projets et du genre de navires dont ils disposent. En plus des dragueuses, ils peuvent utiliser des barges supportant des grues de gros calibre pour effectuer les travaux de dragage.

M. Ken Hardie: D'accord.

Pour revenir au projet Canada Line ou à d'autres projets, deux d'entre vous ont parlé de la nécessité d'exercer une surveillance, d'avoir des gens qui supervisent les travaux. Pouvez-vous donner plus de détails. De quoi devons-nous nous préoccuper exactement?

Mme Sarah Clark: Je suis ravie que vous me posiez cette question, monsieur Hardie. Nous avons eu une réunion fructueuse ce matin avec Transports Canada qui planche justement sur cette question.

Le ministère a mis en place un mécanisme de préavis en vertu duquel la compagnie l'informe de son intention de déposer sa demande et démontre qu'elle est autorisée à renoncer à son permis de cabotage, étant donné qu'elle est admissible en vertu de l'AECG. Cela ne couvre que cette admissibilité.

Les autres exigences relatives aux normes de sécurité, aux visas et aux impôts, sont du ressort d'autres ministères. Depuis deux ans, nous demandons à ce qu'il y ait un mécanisme en vertu duquel un seul ministère piloterait le dossier et assurerait la coordination entre tous les ministères pour s'assurer que toutes les exigences sont respectées. Nous avons constaté que, même pour le permis de cabotage, la coordination interministérielle a été difficile.

Lors de notre rencontre d'aujourd'hui, les représentants ministériels ont même insisté sur le fait que nous, les acteurs de l'industrie, avons un rôle à jouer dans le mécanisme de contrôle afin que les contrevenants soient épinglés. Nous leur avons dit que nous devons être informés de la présence de ces navires. C'est l'un des points sur lesquels nous avons insisté: avisez-nous.

C'est la première recommandation que nous vous adressons aujourd'hui: qu'un protocole soit établi sous l'égide de Transports Canada afin que cette coordination soit assurée.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

M. Hardie a déjà posé une question dans le même ordre d'idées, veuillez donc m'excuser si nous nous répétons un peu. Je vais vous donner l'occasion d'étoffer vos réponses. Je commence par vous, monsieur Given.

Nous avons entendu un témoignage en début de journée et j'essaie mentalement de faire des recoupements avec ce que vous venez d'expliquer. Ce témoignage a été livré par une fervente partisane de l'adoption du mécanisme proposé dans la Loi sur le cabotage. En gros, nous avons appris que le déplacement de conteneurs vides par des navires sous pavillon canadien n'est pas une pratique courante et ne le sera jamais.

Vous avez laissé entendre, je pense, qu'il pouvait y avoir des exemples dans le Nord qui contredisent cette affirmation. En vertu des règles en vigueur aujourd'hui, pouvez-vous imaginer que cette pratique devienne courante un jour?

M. James Given: J'ai entendu ce témoignage. Ce que je veux dire, c'est que des compagnies canadiennes ont actuellement la possibilité, en vertu du régime de cabotage en place, de les transporter si elles le souhaitent. Si elles ne veulent pas le faire, le navire étranger ou la compagnie étrangère qui a demandé une exemption est libre de les transporter. Certaines le font, et je sais que

les conteneurs sont acheminés par train et par camion. Je préférerais qu'ils le soient par bateau, ce serait plus écologique.

Néanmoins, je ne comprends pas pourquoi on veut mettre fin à cette pratique dans le Nord et dans d'autres régions où elle a cours. Je ne comprends simplement pas pourquoi on voudrait changer la loi sur le cabotage, alors que des dispositions existent déjà.

M. Sean Fraser: À ce sujet, si je me rappelle bien le témoignage livré plus tôt, l'intervenante a expliqué le processus d'exemption, ajoutant qu'à une occasion, un appel avait été lancé pour savoir s'il y avait des intéressés. Quelqu'un a alors répondu qu'il pouvait le faire pour tel prix. Vu le prix demandé, le propriétaire des conteneurs a soudainement décidé d'importer de nouveaux conteneurs plutôt que de les faire transporter au Canada. Je suis frappé ce manque flagrant d'efficacité.

Pouvez-vous me dire si c'est vraiment la réalité à laquelle nous sommes confrontés? Allons-nous laisser des conteneurs vides sur place et en importer de nouveaux au Canada?

M. James Given: D'après ce que je comprends, et corrigez-moi si je me trompe, Maersk est la seule compagnie maritime à être autorisée à avoir des conteneurs au Canada pendant plus de six mois, en vertu d'une disposition spéciale. D'autres conteneurs sont déplacés d'un endroit à l'autre. Il y en a plein à Montréal. Nous voyons des conteneurs vides partout le long des voies de triage.

Je le répète, connaissant les compagnies maritimes, à l'exception de celle ici présente, elles ne laisseraient aucun conteneur traîner longtemps s'il y avait de l'argent à faire avec ça.

• (1625)

M. Sean Fraser: Essayons de comprendre pourquoi le coût exigé par les navires canadiens est si élevé. Vous avez parlé des règles de sécurité, des normes de travail et des règles environnementales, qui sont pour la plupart d'assez bonnes mesures. Nous les avons adoptées au Canada parce que nous croyons qu'elles sont bonnes. Est-ce le fait que nous avons peur que les navires battant pavillon étranger ne se conforment pas aux lois canadiennes dans nos eaux territoriales ou qu'ils ne se plient pas aux mêmes normes qui fait grimper le coût pour les navires canadiens en général?

M. James Given: Nous avons démontré qu'ils ne suivent pas les mêmes règles lorsqu'ils se trouvent au Canada. Il y a deux enjeux distincts. Le navire obtient une exemption au titre de la Loi sur le cabotage. Cette exemption s'applique au navire. Ensuite, les membres d'équipage présentent une demande de visa de travail dans le cadre du programme des travailleurs étrangers temporaires.

Il y a deux enjeux distincts. Dans le projet de loi C-30, comme dans le projet de loi C-49, rien n'est changé en ce qui concerne les dispositions de la loi sur l'immigration visant l'équipage de ces navires. Le problème, c'est que les membres d'équipage ne sont jamais informés du salaire qu'ils toucheront. Ils ne sont pas informés de leurs droits lorsqu'ils travaillent au Canada parce qu'en vertu du programme des travailleurs étrangers temporaires, ils sont considérés, à tous égards, comme des Canadiens. On ne leur dit rien et ils sont rémunérés à leur taux habituel, soit 2,50 \$ ou 1,90 \$ l'heure. Ils sont rémunérés à ce taux jusqu'à ce que quelqu'un découvre la supercherie. De plus, la loi n'est jamais appliquée. Aucun agent d'exécution ne se rend sur place à moins d'être expressément appelé. Si vous êtes un membre d'équipage étranger, si vous ignorez la procédure ou si vous avez peur des représailles, jamais vous ne ferez cet appel.

Nous venons d'avoir des discussions très fructueuses avec EDSC et nous allons modifier ces modalités. EDSC nous a toutefois très clairement dit qu'il n'allait pas poursuivre une compagnie maritime autour du monde pour percevoir nos impôts, parce qu'elle devrait payer des impôts durant son séjour au Canada. Le problème de l'évasion fiscale des navires étrangers est de taille, sans parler des frais liés à l'équipage.

M. Sean Fraser: Permettez-moi d'aller un peu plus loin, au risque de passer pour un tatillon de la pire espèce. À en juger par l'esprit de liberté qui régnait en haute mer et par la philosophie hollandaise du XVI^e siècle, je ne crois pas qu'il soit possible de réglementer les activités qui ont lieu en haute mer. Par contre, si nous pouvions obliger les navires étrangers à se conformer aux mêmes normes et si nous avions un mécanisme d'exécution de la loi en place au Canada, est-ce qu'ils pourraient continuer à faire plus ou moins ce qu'ils veulent à l'extérieur des eaux canadiennes, tout en lésant économiquement les navires battant pavillon canadien?

M. James Given: Il est peut-être impossible de répondre à cette question. Les activités en eaux internationales sont régies par le droit international et le droit de la mer. Dès que vous pénétrez dans la limite des 200 milles ou la limite des 12 milles du Canada, la loi change. Pour les activités de cabotage, les membres d'équipage à bord du navire sont considérés, à tous égards, comme des Canadiens.

Quant au navire, il est visé par une exemption temporaire. Il doit quand même se conformer à la loi de l'État du pavillon, s'il en existe une. Lorsque les navires sont visés par des conventions de l'OMI, celles-ci sont appliquées par les autorités chargées du contrôle portuaire à l'intérieur du Canada, à condition qu'elles disposent des ressources requises pour aller inspecter chaque navire aux fins d'exécution de la loi. Transports Canada fait un travail extraordinaire, mais n'oublions pas que le ministère est à court d'argent depuis environ 12 ans. Les responsables font leur possible avec les moyens dont ils disposent.

Là encore, le système actuellement en vigueur est le meilleur mécanisme pour assurer l'inspection des navires et l'application de la loi et des conventions de l'OMI et de l'OIT.

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Shields.

M. Martin Shields: Merci, madame la présidente.

Je suis ravi que vous soyez venus nous rencontrer pour nous informer.

Monsieur Fraser, je ne dirais pas que vous êtes un tatillon de la pire espèce, mais vous êtes certes un homme imposant.

M. Sean Fraser: J'ai failli mentionner Hugo Grotius. Attendons un peu. Vous pouvez réserver votre jugement.

M. Martin Shields: Merci.

Cette conversation est intéressante. Travaillez-vous pour l'organisation internationale qui élabore ces règles? Faites-vous partie de cette organisation? Participez-vous à l'élaboration de ces normes?

M. James Given: En fait, moi j'y travaille par l'intermédiaire de la Fédération internationale des ouvriers du transport. Je suis un expert auprès de l'OMI et de l'OIT.

M. Martin Shields: Je sais ce qu'est un pavillon de complaisance. Je comprends comment cela fonctionne. Quel pourcentage des navires du monde sont assujettis aux règles en vigueur dont vous venez de parler et à l'élaboration desquelles vous avez contribué?

M. James Given: Pour ce qui est du cabotage, le Center for Seafarers' Rights a mené une enquête pour nous il y a tout juste un

mois portant sur les pays membres des Nations unies, à l'exclusion naturellement des pays enclavés. Elle portait sur les pays qui possèdent au moins deux ports. Soixante-sept pour cent de ces pays pratiquent une forme ou une autre de cabotage. L'idée que le cabotage est propre au Canada ou que nous n'agissons pas correctement comparativement aux autres pays du monde est donc fausse. Soixante-sept pour cent des pays membres des Nations unies disposant d'au moins deux ports pratiquent une forme ou une autre de cabotage.

● (1630)

M. Martin Shields: Vous parlez des normes de travail, de la sécurité, de la formation — autant d'éléments couverts par les règles de l'OMI et à l'élaboration desquelles vous collaborez. Quel pourcentage des pays les appliquent?

M. James Given: Pour ce qui est des pays maritimes traditionnels, comme le Canada, les États-Unis, la Norvège... la Suède est le premier registre d'immatriculation. La Norvège également. Le Danemark aussi. L'Allemagne aussi. Ils ne sont pas leurs deuxièmes registres. Ces pays ont une solide tradition maritime. Par contre, pour les pays sous pavillon de complaisance — le Libéria, Panama et tous ces pays qui n'ont rien à foutre de la loi...

M. Martin Shields: J'ai compris.

M. James Given: ... il revient aux autres pays d'essayer de l'appliquer.

Veuillez m'excuser pour mon langage.

M. Martin Shields: Les pays signataires de ces conventions, ceux qui élaborent les règles, les appliquent-ils dans leurs eaux territoriales?

M. James Given: Oui, mais rappelez-vous que la norme de l'OIT est minimale.

M. Martin Shield: Je comprends.

M. James Given: Prenons l'exemple des Philippines. Lorsqu'un travailleur philippin embarque à bord d'un navire, il quitte son pays avec un contrat de la POEA — un contrat d'emploi à l'étranger octroyé par le gouvernement philippin — qui, la plupart du temps, énonce les conditions minimales de travail de l'OIT. J'ai été inspecteur pour la FIOT. J'ai inspecté des navires étrangers. L'an dernier, la FIOT a perçu plus de 22 millions de dollars américains en salaires impayés. Les marins philippins ou indonésiens ne touchaient même pas le salaire minimal recommandé par l'OIT dans le cadre de leur contrat d'emploi à l'étranger. Ils pouvaient passer six ou sept mois sans être payés ou, lorsqu'ils l'étaient, ils touchaient la moitié du salaire recommandé par l'OIT, parce que la loi n'est pas appliquée. En tant que gouvernements, en tant qu'ONG, en tant que syndicats et entreprises, nous pouvons nous engager à appliquer les règles de l'OIT et de l'OMI, à appliquer toutes ces règles. Mais en haute mer, la loi n'est pas appliquée.

M. Martin Shields: Nous parlons des eaux territoriales canadiennes, parce que c'est là que nous pouvons agir. Je voudrais savoir si d'autres pays appliqueront des règles minimales. Vous me dites que non.

M. James Given: Non.

M. Martin Shields: D'accord.

Madame Clark, vous avez parlé de l'application des lois et règlements en vigueur. Vous avez dit que les règlements actuels — et d'autres témoins nous ont dit la même chose — étaient efficaces. Vous avez dit que toutes les règles étaient là et que le personnel en place pouvait les appliquer. Vous venez de dire que cela n'entraînerait pas de hausse de coûts parce que les règles, les règlements et le personnel sont déjà en place. Il ne reste plus qu'à agir.

Mme Sarah Clark: C'est justement le fondement de notre argument. Nous avons les conditions. Nous respectons toutes les normes exigées par le Canada. Qu'il s'agisse de salaires, de sécurité, d'impôts ou d'environnement — un point soulevé par M. Fournier — nous respectons les règles. Nous faisons l'objet de vérifications. Et nous croyons en ces normes pour nos équipages. Je ne parle pas seulement de salaires, mais aussi des normes que nous appliquons à bord des navires et des conditions de vie de l'équipage. Ces équipiers vivent à bord deux semaines d'affilée et encore plus lorsque le navire va dans le sud.

Une voix: Trois semaines.

Mme Clark: Trois semaines. Nous offrons ces emplois bien rémunérés à des gens de la classe moyenne très qualifiés qui ont pris le temps et l'argent requis pour suivre cette formation.

M. Martin Shields: Nous disons qu'il existe des règlements et que le personnel en place pourrait les faire appliquer...

M. Jean-Philippe Brunet: Vous parlez des fonctionnaires de Transports Canada, ou bien...?

M. Martin Shields: Ce sont vos propres mots, pas les miens. Vous avez dit « le personnel en place »...

Mme Sarah Clark: Ce qui nous préoccupe, ce sont les fonctionnaires.

M. Martin Shields: J'essaie seulement de suivre votre discours. J'essaie de le clarifier. Vous avez dit qu'il existe des règlements que le personnel en place pourrait faire appliquer; cela sous-entend qu'il ne le fait pas.

Mme Sarah Clark: On nous a effectivement signalé des situations de cet ordre. Le Syndicat international des gens de mer a étudié un cas de non-application des règlements, il y a quelques années... Nous savons d'ailleurs que Transports Canada, comme d'autres organisations, manque de ressources pour faire appliquer tous ces règlements; nous savons aussi que le mécanisme de coordination visant à garantir que les navires et armateurs s'y conforment donne du fil à retordre au ministère.

M. Martin Shields: Voilà où je voulais en venir.

Mme Sarah Clark: Ah, désolée: je vois. Excusez-moi. En ce qui concerne le projet Hebron, que vous avez cité comme exemple, d'après ce que nous avons compris, un des dragueurs européens est arrivé, il a fait le travail en un mois et quelque, avec un équipage entièrement étranger, même s'il détenait un permis de cabotage.

M. Martin Shields: Ni vu ni connu.

Pour résumer, selon vous, nous disposons de tous les règlements nécessaires. Nous avons du personnel en place. Il suffit que ce personnel fasse son travail.

Mme Sarah Clark: Nous croyons que le personnel n'est pas suffisant.

M. Martin Shields: Ce n'est pas ce que vous avez dit.

Mme Sarah Clark: Pardon. Nous ne venons pas ici pour demander de l'argent. D'autres groupes visés par l'AECG l'ont fait

pour leur industrie. Ce n'est pas notre cas. Pour renforcer notre capacité à faire respecter ces exigences, nous croyons que l'argent sera beaucoup mieux dépensé par les pouvoirs publics.

M. Martin Shields: Merci.

Mme Sarah Clark: Nous croyons qu'on manque de personnel, actuellement.

Merci.

M. Martin Shields: Merci d'avoir apporté cet éclaircissement. Je l'apprécie.

Merci, madame la présidente.

• (1635)

La présidente: Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Merci, madame la présidente.

Kelly a demandé tout à l'heure si l'on vous avait consulté. Vous êtes ici aujourd'hui, bien sûr, mais j'ai entendu quelques réponses mitigées. Quand vous avez dit ce matin que vous parliez avec Transports Canada, j'ai vu Martin secouer la tête. J'aimerais donc avoir une réponse de chacun d'entre vous.

Avez-vous été consultés au sujet de ces modifications?

M. James Given: Je vais vous donner une réponse qui n'en est pas une.

J'ai eu de nombreuses rencontres. Tout le monde connaît l'intérêt que je porte au cabotage, au projet de loi C-30, à l'AECG, au projet de loi C-49, à la Chine et à je ne sais plus combien de sujets connexes, bien sûr, mais si l'on parle de consultation, je considère que la rencontre d'aujourd'hui en est une.

M. Gagan Sikand: À part aujourd'hui.

M. James Given: À part aujourd'hui?

M. Gagan Sikand: Pouvez-vous me répondre par oui ou par non, parce que je dois partager mon temps de parole avec mon collègue.

M. James Given: Peut-être.

M. Gagan Sikand: Entendu.

M. Jean-Philippe Brunet: Avant la signature de l'accord, nous n'avons pas été consultés du tout, mais, en ce qui concerne sa mise en oeuvre, nous avons plusieurs fois sollicité des rencontres. On nous a invités à des rencontres d'information.

M. James Given: Parlez-vous de l'AECG ou du projet de loi C-49?

M. Gagan Sikand: Du projet de loi C-49.

[Français]

M. Martin Fournier: Il n'y a pas eu de consultation relative au projet de loi C-49.

Comme nous l'avons mentionné, il y a eu des consultations relatives à l'accord économique avec l'Europe à partir du moment où il a été signé. Avant la signature, il n'y a pas eu de consultation de l'industrie nationale. Nous savons que les entreprises internationales ont été consultées, mais pas l'industrie canadienne. Nous pouvons donc dire qu'il n'y a pas vraiment eu de consultation de ce côté.

Une fois l'accord signé, un groupe de travail s'est réuni pendant près de deux ans. Pratiquement tous les intervenants ici y ont participé. Certaines des choses que nous avons demandées à plusieurs reprises se sont retrouvées dans le projet de loi C-30. Cependant, la principale demande était la mise sur pied de ce guichet unique, et cela a été totalement oublié.

[Traduction]

M. Gagan Sikand: Merci.

Jean, vous avez parlé de quatre sociétés qui aimeraient s'implanter au Québec. D'où viennent-elles? De quel pays?

M. Jean-Philippe Brunet: C'est pareil. Elles sont belges et hollandaises; d'ailleurs, ce n'est pas seulement le Québec qui les intéresse: c'est tout le Canada.

M. Gagan Sikand: Sarah, vous avez dit qu'il y avait un écart salarial appréciable, qu'un capitaine canadien gagne 15 000 \$, alors qu'un capitaine hollandais gagne 7 000 \$. Pouvez-vous nous parler de vos frais d'exploitation? Vous nous avez dit que vous êtes formés pour lutter contre les incendies. Pouvez-vous nous donner une idée des facteurs qui augmentent vos frais d'exploitation?

Mme Sarah Clark: Nos frais d'équipage représentent environ le tiers de nos coûts; le carburant, un autre tiers; et puis il y a tout le reste.

Quand je vous ai donné ces chiffres, que notre industrie avait déjà communiqués, je vous donne une idée plutôt optimiste des sommes qui sont payées. Les chiffres de Jim sont probablement plus précis. Donc, quand nous disons que leurs frais d'équipage sont environ trois fois plus bas que les nôtres, en fait, très souvent, ils sont probablement encore plus bas.

M. Gagan Sikand: Dernière question: avez-vous des contrats à l'étranger?

Mme Sarah Clark: Pas à l'heure actuelle, non. Nous travaillons dans tout le Canada.

M. Jean-Philippe Brunet: Nous, oui. Nous avons des contrats en République dominicaine, au Mexique et dans les îles Vierges britanniques.

M. Gagan Sikand: Et quand vous travaillez en dehors du Canada, est-ce que vous appliquez toujours les normes canadiennes?

M. Jean-Philippe Brunet: Oui, avec des équipages canadiens.

Mme Sarah Clark: Voilà le problème des dragueurs canadiens et voilà pourquoi nous parlons de réciprocité. Nous avons tous les deux des navires disponibles. Auparavant, les nôtres circulaient dans le monde entier. Le problème, c'est que nos marchés sont si éloignés. Nous ne pouvons pas travailler aux États-Unis, à cause de la loi Jones. Pour Jean-Philippe, basé sur la côte Est, il n'y avait aucune ouverture dans aucun des marchés européens en dehors du cadre de l'AECG; voilà pourquoi nous devons nous tourner vers l'Amérique du Sud, l'Australie ou la Nouvelle-Zélande.

Nos coûts d'installation de chantier sont si élevés qu'il est très difficile d'être concurrentiels dans les autres marchés; c'est un casse-tête pour les entreprises, parce que ces dragueurs ne sont pas bon marché. Ils coûtent très cher. Pour nous, le prix varie entre 30 millions et 60 millions de dollars, vu la taille des navires, sans parler de l'entretien continu, qui coûte cher aussi. Quand on planifie ses investissements, on ne veut pas dépendre des aléas du marché canadien, mais c'est très difficile pour nous d'aller ailleurs.

M. Gagan Sikand: Merci. Je ne sais pas s'il reste du temps.

La présidente: Il reste deux minutes.

M. David de Burgh Graham: C'est un bon début.

J'ai entendu dire quelques fois aujourd'hui que les navires étaient devenus moins polluants. J'aimerais savoir si vous êtes d'accord, surtout quand on pense au diesel marine.

● (1640)

M. James Given: Je vous parlerai de la flotte intérieure canadienne. Pour cette flotte, un nouveau programme de construction navale est en cours depuis quelques années. Je pense à la Canada Steamship Lines, à l'Algoma Central ou au Groupe Desgagné. Tous ces armateurs ont renouvelé leur flotte et ils sont tous passés à des carburants plus propres. Tous envisagent aussi d'installer des épurateurs dans certains de leurs vieux navires. Je crois que tout le monde convient que la navigation est le mode de transport de marchandises le plus écologique.

M. David de Burgh Graham: Vous vous êtes inquiété du risque que des navires du monde entier commencent à repositionner des conteneurs vides. Il s'agit de déplacements « sur une base non payante ». Les entreprises ne peuvent déplacer que leurs propres conteneurs. Elles ne peuvent pas se pointer et déplacer les conteneurs de quelqu'un d'autre. Est-ce que c'est juste?

M. James Given: Quand je lis le libellé, je ne sais pas si on a clarifié les questions relatives à l'affrètement, à la propriété et ainsi de suite. Il va falloir expliquer clairement ce que signifie « sur une base non payante ». On parle encore de 400 \$ et de 500 \$, sans compter d'autres éléments; je crois donc qu'il va falloir fouiller un peu plus loin.

Des navires étrangers, il y en a toujours. Ils arrivent et ils repartent. L'importation et l'exportation, cela existe depuis Mathusalem et cela n'est pas prêt de disparaître. Mais il s'agit ici de quelque chose de différent. Ils arrivent, ils ne participent pas au commerce et ensuite ils repartent.

Ce qu'ils veulent faire maintenant, c'est probablement de ramasser quelque chose en cours de route, parce qu'ils ne vont pas laisser les navires ici: la saison est trop courte; la Voie maritime ferme; ils doivent faire sortir les navires. Ils veulent embarquer quelque chose entre les déplacements, peut-être pour payer le carburant ou autre chose.

Que veut dire « base payante »? Est-ce que le navire fait ses frais ou non? Peut-être pouvez-vous me l'expliquer, parce que je n'en sais rien.

M. David de Burgh Graham: Je le pourrais, mais on ne me donne pas de temps de parole.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup. J'espère que ce n'est pas de mon temps de parole dont on parle.

J'aimerais vous poser quelques questions qui me sont venues à l'esprit pendant votre témoignage. Elles ne sont pas nécessairement reliées, mais j'aimerais suivre la piste des frais de main-d'oeuvre et des salaires sur laquelle mon collègue M. Sikand s'est engagé.

J'imagine que j'ai toujours cru que nous avions des normes de sécurité et des frais de main-d'oeuvre similaires à ceux que l'on trouve en Europe. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi ces salaires sont si différents? Pourquoi est-ce qu'un capitaine canadien gagne 15 000 \$, alors qu'un capitaine européen gagne 7 000 \$? Comment les armateurs peuvent-ils obtenir des coûts aussi avantageux?

[Français]

M. Martin Fournier: Je pourrais donner un exemple simple. L'étude réalisée il y a deux ans par Ernst & Young et Innovation maritime donnait l'exemple d'un équipage danois qui pourrait, en vertu de l'accord économique, venir faire du cabotage au Canada. Le bateau danois pourrait avoir un capitaine danois et un équipage philippin, ukrainien ou autres, puisque le pavillon de ce bateau le permet. Au Canada, il faut que l'équipage soit complètement canadien. Il est donc impossible de leur faire concurrence. Le capitaine danois aurait peut-être un taux de rémunération qui ressemble à ce qu'on offre ici, mais le reste de l'équipage serait payé selon d'autres conditions. C'est tout simplement cela.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Plus tôt, nous avons entendu que la plupart des conteneurs vides sont acheminés d'un port à un autre par train ou par camion, pas par bateau. Pouvez-vous le confirmer? Si tel est le cas, qu'est-ce que le projet de loi C-49 implique pour les emplois des gens de mer?

[Français]

M. Martin Fournier: La majorité des conteneurs vides est effectivement transportée par train, et non par navire. Le problème que pose le projet de loi C-49, c'est qu'on élargit la brèche qui a été ouverte avec l'accord économique avec l'Europe. Même avant cet accord, nous avons tenu des discussions et on nous avait demandé ce que nous pensions de la possibilité de confier le transport de conteneurs vides à des navires étrangers. Nous avons dit non à cela. Tout cela avait été oublié, puis cette question est revenue avec l'AECG. Il y avait alors l'accord sur le transport des conteneurs vides, le transport de vrac et de conteneurs pleins entre Montréal et Halifax, ainsi que le dragage. On parle maintenant de transport de conteneurs vides ouvert à tous. Dans certains ports, on s'est déjà interrogé sur le fait que ce soit uniquement entre Montréal et Halifax et on a demandé pourquoi on n'offrirait pas cette possibilité à d'autres ports, notamment celui de Québec et de Sept-Îles. En outre, d'autres pays demandent pourquoi le transport de conteneurs vides, alors qu'il est ouvert aux Européens, ne le serait pas également dans leur cas.

Comme vous pouvez le constater, on vient d'élargir cette brèche, une modification à la fois. C'est exactement ce qui se produit. Or, c'est la crainte que nous avons au départ, lorsque la question sur le transport de conteneurs vides a été soulevée la première fois.

• (1645)

[Traduction]

Mme Kelly Block: Une autre question me vient à l'esprit. Peut-être que vous en avez parlé et que je ne vous ai pas entendu. Est-ce que cet assouplissement des règles de cabotage suscite chez vous des préoccupations concrètes en matière de sécurité?

M. James Given: Certainement.

Comme je vous l'ai dit, j'ai eu et j'ai encore la chance de participer aux activités de la FIOT et d'inspecter des navires étrangers qui viennent au Canada et naviguent dans le monde entier. Ils n'y a aucune commune mesure. On a 5 % des armateurs de navires battant pavillon étranger qui sont respectueux des lois — j'irais même jusqu'à 8 % — et puis il y a la majorité qui ne l'est pas et qui échappe à tout contrôle.

Pensez à un navire battant pavillon panaméen qui n'accoste jamais au Panama. Qui va l'inspecter? Qui va s'assurer que les mesures de sécurité sont en place et ainsi de suite? Si ce navire fait escale au Canada, l'État du port s'en charge, Dieu merci. Les fonctionnaires de Transports Canada, qui font de l'excellent travail, vont monter à bord

et l'inspecter en vertu des conventions internationales. Le navire ne sera peut-être pas conforme aux normes canadiennes, mais il risque au moins de respecter les normes internationales.

Quand on fouille dans la base de données sur les inspections de navires de Transports Canada, on trouve que des centaines de navires ont été interdits de navigation à leur arrivée au Canada parce qu'ils ne respectaient pas les règles sur la prévention des incendies, la lutte contre la pollution, l'alimentation, etc. On les harponne quand ils viennent ici, mais avec un pavillon du Panama ou de n'importe quel autre pays, il n'y a pas de régime d'inspection; le navire n'y jette jamais l'ancre.

Je ne suis pas géographe, mais je sais qu'un bateau immatriculé dans les Îles Marshall doit naviguer drôlement longtemps avant d'arriver à Reston, en Virginie. Il n'y a pas de contrôle. Je fais des blagues et je ne devrais pas, parce que c'est très grave.

Tout récemment, en Australie, deux marins sont morts sur un navire étranger en cabotage, parce qu'ils ne pouvaient pas obtenir de services médicaux. Ce genre de choses arrive tout le temps, partout dans le monde; je ne crois pas que nous voulons en être complices.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

Mme Sarah Clark: Madame la présidente, je dois malheureusement vous quitter.

Je suis sûr que mon collègue, Jean-Philippe, pourra répondre à vos questions.

La présidente: Merci, madame Clark. Nous avons apprécié vos observations.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci beaucoup.

Je vous souhaite un bon retour.

Ma prochaine question est hypothétique, certes, mais elle va peut-être me permettre de mieux comprendre certains points.

La réciprocité est absente de l'accord, mais imaginons pendant une minute qu'elle y soit présente.

Malgré le fait que le transport des conteneurs et le dragage me semblent impliquer deux approches totalement différentes, j'aimerais savoir si l'industrie canadienne pourrait être compétitive, compte tenu des règles, des salaires et des conditions de travail. Sinon, sommes-nous condamnés à nous limiter au marché canadien et à le protéger du fait que nous sommes les seuls à fonctionner selon ces règlements?

M. Jean-Philippe Brunet: Je peux vous répondre pour ce qui est du dragage.

Comme on l'expliquait tout à l'heure, l'Europe n'est pas si éloignée; c'est Saint-Pierre-et-Miquelon, la Guadeloupe et Saint-Martin. Nous sommes déjà présents dans ces zones et nous faisons actuellement concurrence aux dragueurs européens. Ceux-ci choisissent les gros contrats parce qu'ils possèdent de l'équipement de taille, mais de notre côté, nous essayons de nous trouver une niche en tant qu'organismes complémentaires. Cela dit, nous pouvons effectivement être compétitifs. Même s'il faut deux semaines pour nous rendre en République dominicaine à partir du Canada, nous réussissons à obtenir des contrats.

M. Robert Aubin: En va-t-il de même pour le continent européen?

M. Jean-Philippe Brunet: Il y a tellement à faire là-bas que cela nécessite beaucoup d'équipement. Pour s'y rendre, le coût de mobilisation serait trop élevé. En plus, ces gens occupent déjà leur propre marché.

M. Robert Aubin: Plus tôt, vous avez parlé de la Belgique et des Pays-Bas. J'imagine qu'il y a un lien entre les nombreux canaux à entretenir et le dragage, et que c'est pour cela que ces pays ont développé une si grosse industrie.

M. Jean-Philippe Brunet: C'est exact.

M. Robert Aubin: Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Fournier?

M. Martin Fournier: Je crois que M. Brunet a bien couvert la question du dragage.

Quant à la question de savoir s'il serait possible pour les armateurs canadiens de compétitionner en Europe si jamais le marché était réciproque, la réponse est non. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, les navires européens ont des coûts d'exploitation nettement moins élevés que les nôtres.

Il y a un autre élément. La majorité de la flotte canadienne est une flotte de lac. Ces navires ne sont pas conçus pour naviguer en haute mer, ce qui est nécessaire pour atteindre ces marchés.

Quoi qu'il en soit, la principale raison, c'est que les coûts d'exploitation sont différents des nôtres.

• (1650)

M. Robert Aubin: En ce qui concerne l'industrie du dragage, on considérerait que c'était très loin, mais cela arrive nettement plus rapidement que prévu. Le passage du Nord-Ouest dans l'Arctique sera une source de contrats pour votre industrie. C'est à la fois chez nous et très loin, étant donné l'immensité de notre territoire.

M. Jean-Philippe Brunet: Pour l'instant, on ne sait pas trop ce qu'il en est à cet égard. La cartographie du Nord n'est pas complète. Il pourrait y avoir du volume, mais à l'heure actuelle, les routes recherchées sont celles qui sont actuellement navigables. C'est quand même très loin et cela demande beaucoup de mobilisation. De plus, la période de dragage est très courte. Il faut avoir de l'équipement très performant pour faire un grand volume, et ce, en peu de temps.

M. Robert Aubin: Les possibilités d'expansion de votre industrie sont extrêmement limitées.

M. Jean-Philippe Brunet: Oui, elles sont minimes.

M. Robert Aubin: D'accord.

Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous avons épuisé la liste préliminaire. Y a-t-il d'autres questions à poser de ce côté-ci? Je crois qu'il n'y en a pas non plus de l'autre côté.

Monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Je voulais reprendre là où nous nous étions interrompus. Je m'amusais bien.

Pour illustrer le cabotage, j'essayais de trouver un équivalent terrestre qui serait compris par plus de monde. Disons que je pars de la Virginie avec mon 18 roues, je conduis jusqu'à Ottawa et je livre mon chargement. Une autre cargaison m'attend à Montréal, à destination de la Virginie. Selon les règles de cabotage que nous proposons aujourd'hui, je pourrais conduire moi-même ma remorque d'Ottawa à Montréal pour prendre la marchandise. Selon le régime

actuel, par contre, je dois décrocher ma remorque et la faire tirer par quelqu'un d'autre jusqu'à Montréal pendant que je roule en arrière avec mon tracteur. N'est-ce pas? C'est bien cela?

M. James Given: Je ne suis pas un spécialiste du camionnage, mais je suis prêt à tout essayer. Dans l'ALENA, par exemple, je sais qu'il y a des dispositions qui permettent actuellement le camionnage transfrontalier entre le Mexique et les États-Unis. D'après ce que je comprends, cette disposition n'a jamais été mise en application parce que les Teamsters la bloquent devant les tribunaux depuis que l'ALENA a été négocié. Ceci dit, je ne suis pas un spécialiste du camionnage.

Prenons l'exemple du transport aérien, dont je ne suis pas un spécialiste non plus. Disons qu'un avion canadien vole de Toronto à Berlin. Est-ce que c'est considéré comme du cabotage?

M. David de Burgh Graham: Si le vol de retour part de Londres et qu'il doit voyager à vide entre les deux...

M. James Given: Tout cela est considéré comme du cabotage.

M. David de Burgh Graham: ... êtes-vous en train de me dire qu'on va devoir utiliser un gros porteur, du genre, comment les appelle-t-on...

M. James Given: C'est considéré comme du cabotage.

J'ai un autre exemple, directement lié à la circulation maritime. Du pétrole ou du bitume quitte les sables bitumineux à destination du Texas, où on le transforme avant de le recharger dans un navire pour le ramener au Canada. Tout cela est considéré comme du cabotage, à cause de l'origine du chargement. C'est la définition de Transports Canada. Voilà le genre de situation devant laquelle on se retrouve. Selon le propriétaire de ce navire — j'ai un exemple précis en tête — le cabotage commence seulement quand le navire pénètre dans les eaux canadiennes, alors qu'en réalité, il commence dès qu'on embarque le chargement au Texas, parce que c'est une cargaison d'origine canadienne. L'ensemble du voyage est du cabotage. C'est pareil pour les compagnies d'aviation.

M. David de Burgh Graham: Dans le contexte du projet de loi qui nous intéresse, le C-49, ce que l'on déplace, ce sont des conteneurs vides, pas des conteneurs pleins. Si je...

M. James Given: Ils sont quand même considérés comme des marchandises. Le conteneur est le produit que l'on déplace.

M. David de Burgh Graham: C'est un conteneur vide. C'est une remorque vide. S'il s'agit de déplacer un conteneur vide de l'endroit où on l'a vidé jusqu'à l'endroit où on va le remplir, pourquoi devrait-on engager un tiers pour le faire? Voilà ce que j'essaie de comprendre.

M. James Given: Je le répète, ce déplacement se fait déjà. Je crois que nous avons établi qu'il se fait en train ou en camion. Maintenant, l'armateur étranger veut s'en charger. Pourquoi?

M. David de Burgh Graham: Parce que le bateau arrive avec le conteneur à bord. L'armateur veut déplacer son conteneur. Il ne déplace pas le conteneur de quelqu'un d'autre. Il déplace son conteneur jusqu'au prochain port pour le faire remplir, l'embarquer et l'emporter ailleurs. J'essaie de comprendre ce que...

M. James Given: C'est quand même un voyage de cabotage et, selon les définitions du cabotage en vigueur, c'est bien ce que c'est. C'est considéré comme du cabotage, parce que l'on déplace quelque chose entre deux ports canadiens.

Il faut que ce soit très clair. L'armateur peut toujours déplacer ce conteneur. Il lui suffit de demander une dérogation, qui lui sera accordée si aucun armateur canadien ne veut s'en charger.

Après avoir fait déplacer ces conteneurs en train et en camion pendant tant d'années, pourquoi changer les choses tout à coup? En vertu de l'AECG, c'était autorisé pour certaines raisons; je crois aux raisons que l'on m'a confiées. On a fait des compromis. On négociait. Voilà. Cependant, si on assouplit les règles, si l'on libéralise encore plus le cabotage aux termes du projet de loi C-49, je crois qu'on ouvre la porte aux navires battant n'importe quel pavillon et qu'on laisse le champ libre aux armateurs sans scrupule.

On a fait des concessions dans le cadre d'une négociation commerciale. Nous le comprenons tous. On fait des concessions tous les jours. Comment en est-on arrivé à ces concessions... Comme je l'ai dit, on me l'a expliqué et j'ai accepté ce qu'on m'a dit. Maintenant, il s'agit de savoir si nous voulons délibérément rendre le cabotage plus accessible. Nous ne négocions avec personne d'autre que nous-mêmes, aujourd'hui, par rapport à l'avenir du cabotage.

• (1655)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badaway, brièvement.

M. Vance Badaway: Cela me rappelle quelque chose qui s'est passé dans ma localité il y a quelques années. Un navire étranger est arrivé dans notre port; il transitait par le canal; toutes les personnes à bord étaient malades, sans avoir la moindre idée de la maladie dont elles étaient atteintes.

Monsieur Given, dans votre expérience, quand un navire étranger arrive, quel est le protocole à suivre? Je peux vous dire quel protocole on a suivi à l'époque, il y a cinq ou six ans à peine. Le protocole consistait à s'en laver les mains. Santé Canada s'en est lavé les mains. Nous avons ordonné à la Voie maritime d'interdire l'accès de notre localité aux membres de l'équipage, parce que nous ne savions pas quelle était leur maladie.

C'en est arrivé au point où, pour des motifs humanitaires et charitables, j'ai demandé au service des incendies d'intervenir. Nous sommes une ville de 20 000 habitants et il a fallu que j'envoie les pompiers locaux évaluer une situation qui aurait pu se transformer en incident international. Personne n'avait aucune idée de ce qui les attendait.

Donc, pour ce qui est des conditions de travail, des protocoles d'intervention dans nos voies navigables et de ce genre de situation, d'après vous, quel protocole devrait-on appliquer quand ces navires arrivent et qu'on découvre des problèmes de santé à bord?

M. James Given: Encore une fois, je vais prendre la solution de facilité et revenir au système d'autorisation. C'est fait d'avance, il y a des inspections, et essentiellement tout est passé au peigne fin, monsieur Badaway.

Ce genre d'incident est plus fréquent que vous ne le pensez et il n'y a pas de protocole. Encore une fois, comme vous l'avez dit, personne ne veut être mêlé à cela. Le seul protocole que je connaisse fait intervenir les inspecteurs de la Fédération internationale des ouvriers du transport qui prêtent main-forte à ces gens-là. C'est le boulot que je faisais jadis. Nous espérons donc l'intervention d'un membre de la collectivité. Des groupes religieux s'occupent de distribuer des vêtements chauds à ces membres d'équipage lorsqu'ils viennent au

Canada en automne, car ces marins ne sont pas prêts pour l'hiver et n'ont pas de vêtements adaptés.

Malheureusement, des personnes meurent sur les navires parce qu'elles ne savent pas où aller ni vers qui se tourner. Il y a des conventions internationales, dont une nouvelle, la convention sur les droits des gens de la mer qui va beaucoup plus loin que tout ce que nous avons déjà eu. Là encore, la clé, c'est le contrôle d'application, qui ne saurait quand même être meilleur que les personnes qui en ont la responsabilité.

M. Vance Badaway: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Merci à nos témoins.

Avant de suspendre nos travaux, j'aimerais que nous prenions 15 minutes pour les affaires du Comité après le prochain groupe, c'est-à-dire à 18 h 45, ou encore 15 minutes sur notre heure de déjeuner demain, pour régler certaines affaires du Comité. Que préférez-vous: 15 minutes après notre prochain groupe de ce soir ou 15 minutes de notre heure de déjeuner demain pour les affaires du Comité?

M. Vance Badaway: N'avons-nous pas le temps aujourd'hui, madame la présidente, avant le prochain groupe?

La présidente: Non, le prochain groupe est attendu à 17 h 15.

M. Vance Badaway: J'ai 18 h 30 à notre horaire.

La présidente: C'est que nous avons amputé une demi-heure de notre pause-déjeuner pour accélérer les choses.

M. Vance Badaway: Excellent, vous êtes d'une efficacité!

La présidente: Demain soir, nous aurons terminé à 19 h 15 plutôt que 19 h 45.

Quel est le sentiment du Comité?

M. David de Burgh Graham: Nous avons une heure pour le déjeuner demain.

La présidente: Nous pourrions prendre 15 minutes de notre heure de déjeuner pour discuter des affaires du Comité.

Tout le monde est-il d'accord là-dessus? Très bien, demain nous prendrons 15 minutes de notre heure de déjeuner.

M. Vance Badaway: Madame la présidente, y aurait-il une occasion ce soir de peut-être présenter un avis de motion?

La présidente: Occupons-nous des affaires du Comité demain; après discussion avec le Comité, nous verrons ce que nous pouvons faire. C'est ce que je propose.

• (1700)

M. Vance Badaway: Très bien.

La présidente: Je vais suspendre jusqu'à l'arrivée de notre prochain groupe de témoins.

• (1700)

(Pause)

• (1715)

La présidente: Nous reprenons l'étude du projet de loi C-49. Nous accueillons les représentants d'Air Canada et de WestJet Airlines, ainsi qu'un professeur adjoint de l'Université d'Ottawa.

Monsieur McNaney, voulez-vous commencer?

[Français]

M. Mike McNaney (vice-président, Affaires industrielles, commerciales et aéroportuaires, WestJet Airlines Ltd.): Madame la présidente, je vous remercie ainsi que les membres du Comité de m'avoir invité à venir vous parler ce soir.

Je m'appelle Mike McNaney et je suis vice-président des Affaires industrielles, commerciales et aéroportuaires de WestJet. Je suis accompagné d'un de mes collègues, Lorne Mackenzie, qui est le directeur principal des Affaires réglementaires.

[Traduction]

Au nom des plus de 12 000 employés de WestJet, nous sommes heureux de participer à vos délibérations sur le projet de loi C-49 et le rôle critique que jouent les compagnies aériennes comme WestJet pour rapprocher les économies et les habitants du Canada entre eux et avec le reste du monde.

Nos investissements et notre croissance des 21 dernières années et plus sont à l'origine de pressions qui font baisser les tarifs aériens, de la stimulation du marché, de la création incroyable de l'emploi dans de nombreux secteurs de l'économie, comme l'aérospatiale, le tourisme et le développement économique régional.

[Français]

Notre succès dans une industrie où la concurrence est forte et où les marges sont faibles repose sur nos employés de première ligne, qui s'assurent d'offrir chaque jour un service de qualité à nos invités.

[Traduction]

La culture de minutie et de service à nos clients qui nous a valu de gagner des prix est une source d'immense fierté. Ce n'est pas seulement ce que nous faisons; c'est qui nous sommes, et cela a une influence sur notre approche et notre respect de l'obligation que nous avons de maintenir la vigueur de notre licence sociale et économique.

En plus de divers prix que nous avons remportés au fil des ans, cette année nous avons été ravis d'être reconnus par TripAdvisor comme la meilleure ligne aérienne au Canada et d'avoir eu un prix de Travellers' Choice dans la catégorie des lignes moyennes à faible coût en Amérique du Nord. Comme le savent les membres du Comité, ce prix est accordé d'après les commentaires formulés par le public-voyageurs.

Avant de vous donner un survol de nos vues sur le projet de loi, je voudrais situer le contexte plus vaste des activités de WestJet aujourd'hui.

WestJet connaît une évolution extraordinaire depuis son lancement en février 1996, avec ses 200 employés, 3 avions et 5 destinations, toutes dans l'Ouest canadien. En 2016, nous avons transporté plus de 20 millions de passagers. Amener plus de 20 millions de personnes là où elles doivent aller, en toute sécurité et dans les temps, est un défi logistique et opérationnel. Il y a toutes sortes de choses qui peuvent mal aller, et nous faisons de notre mieux pour apporter des correctifs lorsqu'elles vont mal.

Nous offrons plus de 700 vols par jour et accueillons quelque 70 000 passagers par jour, avec des départs aux deux minutes. Notre flotte compte 161 appareils, dont des Q400 de Bombardier, ainsi qu'un avion à fuselage étroit et un autre à fuselage large de Boeing. Cette année, nous commençons à prendre livraison de la dernière version du 737, le 737 MAX et, en 2019, nous prendrons livraison de notre premier Dreamliner 787. Quant au Q400 de Bombardier construit à Toronto, l'an prochain, nous deviendrons le troisième

exploitant mondial de Q400, avec la prise de livraison de notre 45^e Q400.

Selon notre plus récente étude d'incidences économiques avec nos données d'exploitation de 2016, nos investissements et notre stratégie de croissance en 2016 ont viabilisé plus de 153 000 emplois au Canada, produit plus de 5,3 milliards de dollars de rémunération, contribué à 12 milliards de dollars de dépenses dans le PIB, et représenté des incidences économiques globales de plus de 17,3 milliards de dollars. Ces retombées sur l'emploi et l'économie profitent à tout le pays.

Pour ce qui est de la communication avec nos clients, nous cherchons sans cesse des moyens innovateurs de répondre efficacement à leurs besoins. En avril 2016, nous sommes devenus le premier transporteur canadien à transformer son équipe des médias sociaux en service ouvert 24 heures par jour, 7 jours par semaine, et 365 jours par année. Nous avons pris cette mesure après avoir compris que de plus en plus de consommateurs utilisent les médias sociaux pour communiquer en temps réel avec les compagnies. Notre équipe des médias sociaux travaille désormais dans un centre de contrôle des opérations, 24 heures par jour et 7 jours par semaine, pour répondre instantanément aux questions et aux préoccupations des clients. Nous maintenons aussi les moyens de communication plus traditionnels que sont le courriel et le téléphone pour les clients qui préfèrent ces moyens de communication.

Le centre de contrôle des opérations, ou le CCO, est responsable de tous les aspects de nos opérations quotidiennes: horaire des vols, affectation des équipages, maintenance, gestion des retards dus à la météo et aux retards opérationnels, et services aux passagers. Cette équipe comprend des experts de tous nos secteurs d'activité. Ce ne serait pas lui rendre justice que de se contenter de dire qu'il a été bien reçu. Aujourd'hui, l'interaction de nos clients avec nous sur les enjeux et les questions de service passe à 57 % par les médias sociaux, à 34 % par le courriel, et à 9 % par le téléphone.

Dans la dernière année, nous avons aussi apporté les améliorations suivantes, en collaboration avec l'Office des transports du Canada. Nous avons créé et lancé sur notre site Web un sommaire en langage simple et interrogeable des dispositions de nos tarifs pour les événements les plus susceptibles d'inquiéter les voyageurs, comme les refus d'embarquement, les retards de vols et les pertes de bagages. Nous avons fait paraître un article d'une page dans notre revue de bord pour décrire notre service à la clientèle et expliquer comment nos clients peuvent obtenir de l'information sur leurs droits si quelque chose devait mal aller. Nous avons ajouté un lien d'accès à chaque itinéraire électronique pour informer nos clients de leurs droits et leur indiquer où s'adresser pour un complément d'information.

Cela m'amène aux aspects du projet de loi C-49 qui concerne la protection des passagers. WestJet appuie ces dispositions et le vaste cadre que le projet de loi vise à créer.

Je tiens à signaler au Comité que WestJet a déjà des pénalités automatiques pour un grand nombre des points sur lesquels le projet de loi prévoit un resserrement de la réglementation. Cela comprend les bagages perdus ou endommagés, les retards d'embarquement et les annulations, et les retards sur le tarmac. Nos obligations sont expliquées dans notre tarif, que l'on peut se procurer en ligne et que l'Office et nous-mêmes utilisons pour régler les plaintes.

• (1720)

Avec le projet de loi C-49, il y aura des normes uniformes pour tous ces enjeux, et nous sommes d'accord.

Dans le contexte des droits et des obligations, je vous inviterais à faire un examen plus vaste du rôle joué par nos partenaires dans la chaîne d'approvisionnement des voyages. Cela comprend les aéroports, le contrôle de la circulation aérienne, les services frontaliers, l'immigration, la sécurité de l'aviation, ainsi que Transports Canada. Le Parlement et le public passent au peigne fin notre rendement, à juste titre. Cependant, tous ces organismes devraient être soumis aux mêmes exigences en matière de rapports de rendement, ainsi qu'à l'obligation globale de rendre compte des services qu'ils assurent.

Vous aurez sans doute vu des rapports des médias ces dernières semaines au sujet des pannes des systèmes de manutention des bagages dans les aéroports, du manque de personnel dans les centres de contrôle de la circulation aérienne, des déficits de financement de l'ACSTA, et des retards de traitement des habilitations de sécurité pour les employés du domaine de l'aviation. Comment tous ces éléments de la chaîne d'approvisionnement, qui sont tous d'une importance capitale pour les opérations et qui échappent tous complètement à la maîtrise d'une ligne aérienne, s'insèrent-ils dans le nouveau régime d'obligation de rendre compte qu'impose le projet de loi C-49?

Au sujet des coentreprises, WestJet appuie en principe l'approche du gouvernement du Canada à l'égard des coentreprises. Les partenariats de lignes aériennes sont une composante critique de notre modèle d'affaires. WestJet ne fait pas partie d'une alliance internationale. Nous avons par contre plus de 45 partenaires à code partagé et intercompagnies qui offrent tous un plus grand choix et plus de souplesse pour les Canadiens. Conjugés à nos réseaux intérieurs et internationaux, ces partenariats amènent des touristes dans tous les coins du Canada et assurent la connectivité internationale dont notre économie a besoin.

Nous appuyons la politique des coentreprises, mais il y a des questions dont nous discutons avec Transports Canada pour faire clarifier certains points.

En ce qui a trait à la propriété étrangère, les dispositions du projet de loi C-49 concernant la propriété étrangère sont manifestement déjà en vigueur, avec les exemptions accordées à deux transporteurs à très faible coût. Notre préférence, au niveau des politiques, en ce qui concerne la propriété étrangère est que tout changement de limite soit réciproque, particulièrement dans le cas des États-Unis. Le gouvernement a opté pour une approche unilatérale, et, bien sûr, nous respectons sa décision.

Dans le contexte de ce changement unilatéral de politique, nous croyons qu'il est crucial de maintenir au Canada un solide critère de « contrôle de fait ». Il s'agit d'un critère qu'administre l'Office des transports du Canada pour faire en sorte que les nouveaux transporteurs soient contrôlés et gérés par des Canadiens. Nous croyons que les décisions des transporteurs canadiens concernant leurs réseaux devraient se prendre au Canada même au bénéfice des collectivités, du public-voyageurs et des travailleurs canadiens.

J'aimerais aussi rappeler aux membres du Comité que nous avons annoncé récemment la création de notre propre transporteur à très faible coût. Cela s'est fait sans investissement étranger ou sans projet de changement de politique. L'objectif est simple: donner aux Canadiens un plus vaste choix pour leurs fonds de voyage. Nous sommes en consultation avec l'Office et Transports Canada au sujet des approbations réglementaires nécessaires pour commencer le service à la mi-2018.

Quant aux dispositions de l'ACSTA qui permettront aux petits aéroports d'acheter les services de l'ACSTA et aux grands aéroports

de faire l'appoint des services, nous jugeons que ces mesures sont des palliatifs.

Les retards imputables à des facteurs comme le contrôle des passagers sont de plus en plus fréquents dans notre exploitation. La tendance est troublante. Dans une perspective de politique, nous avons connu plusieurs années de frustrations à cause du refus du gouvernement d'affecter tout produit du DSPTA et directement aux services de contrôle, que paient nos clients par le DSPTA.

Les dispositions du projet de loi C-49 sont une mesure palliative qui permettra à l'industrie de consacrer plus d'argent aux services que devrait couvrir le DSPTA, selon nous. Nous avons recommandé des réformes globales du modèle de financement et de la gouvernance de l'ACSTA. Nous incitons votre comité à recommander que toutes les sommes provenant du DSPTA soient affectées aux services de contrôle dans les aéroports du Canada.

Avant de terminer, j'aimerais dire un mot sur un autre aspect de l'aviation commerciale qui intéresse sûrement les consommateurs et le Parlement. Vous avez peut-être vu le mois dernier le communiqué de Statistique Canada qui annonçait que les tarifs aériens de base au Canada, aux niveaux intérieur et à l'international, étaient en baisse de 5,4 %, en moyenne, en 2016 comparativement à 2015.

Chez WestJet, notre tarif moyen en 2016 était de 162 \$, soit 13 \$ de moins qu'en 2015. Notre tarif moyen pour les six premiers mois de cette année était de 158 \$, soit un nouveau recul par rapport aux six premiers mois de l'an dernier. Pour mettre ces chiffres en perspective, disons que notre profit moyen par passager dans les six premiers mois de l'année a été de 8,34 \$. Je donne ces chiffres en guise de contexte pour les discussions que nous avons sur le concept des pénalités financières.

• (1725)

[Français]

En conclusion, WestJet reconnaît que le projet de loi C-49 pourrait profiter à l'industrie de l'aviation et aux consommateurs canadiens. Nous avons hâte de participer aux prochaines discussions avec le Comité, afin d'améliorer l'expérience de voyage dans son ensemble pour tous les Canadiens.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup. Passons maintenant à Air Canada.

Veillez vous présenter. Vous avez 10 minutes pour vos observations liminaires.

[Français]

Mme Lucie Guillemette (vice-présidente exécutive et agente commerciale principale, Air Canada): Bonjour, madame la présidente.

[Traduction]

Bonsoir, membres du Comité.

[Français]

Je m'appelle Lucie Guillemette et je suis la vice-présidente générale et la chef des Affaires commerciales d'Air Canada.

Je suis accompagnée ce soir de mes collègues David Rheault et Fitti Lourenco.

Nous sommes ici aujourd'hui pour parler de la modernisation de la Loi sur les transports au Canada, tout particulièrement de l'intention d'améliorer l'expérience des voyageurs.

Air Canada est le plus important transporteur aérien au Canada. En 2016, Air Canada et ses partenaires régionaux ont transporté près de 45 millions de passagers, exploité en moyenne 1 580 vols par jour et proposé des services directs vers plus de 200 destinations sur six continents.

Depuis 2009, nous avons connu une croissance de plus de 50 %, étendant la portée de notre réseau à l'échelle de la planète et réalisant notre ambition de devenir un champion mondial.

Nous avons 30 000 employés, dont 3 000 ont été embauchés au cours des trois dernières années seulement, contribuant ainsi à la création d'emplois au pays.

Air Canada, dont le siège social est à Montréal, exploite quatre plaques tournantes: l'aéroport Pearson de Toronto, celui de Vancouver, l'aéroport Trudeau de Montréal et celui de Calgary. Nous ouvrons le Canada sur le monde et procurons un accès international inégalé aux voyageurs.

[Traduction]

Nous avons lancé de nouveaux programmes de formation pour le personnel de première ligne, institué des programmes de gestion du service à la clientèle à bord, amélioré et clarifié notre plan de service à la clientèle, et institué de nouvelles politiques pour garder les familles ensemble à bord, enregistrer ensemble tous les membres d'une même famille à l'embarquement et transporter les instruments de musique. Nous avons également fait oeuvre de pionniers en matière de passes de vol, et de tarifs de marque, offrant plus de choix et de souplesse à nos clients, qui peuvent choisir les attributs et les caractéristiques qui les intéressent le plus.

Nous reconnaissons que les services et les caractéristiques de valeur pour les vacanciers sont bien différents de ceux de la clientèle d'affaires, et nous visons à répondre aux besoins de tous nos segments de clientèle, au Canada et à l'international.

L'industrie du transport aérien est extrêmement concurrentielle, et nous considérons le service comme un grand facteur de différenciation. La stabilité financière et la durabilité nous ont permis de faire des investissements d'importance pour améliorer l'expérience des passagers. Par exemple, nous avons renouvelé notre flotte et acquis des appareils modernes, comme le Boeing 787 et le C Series de Bombardier. Nous avons reconfiguré nos cabines, introduit la nouvelle cabine Économique Privilège, et amélioré les systèmes de divertissement à bord. Nous avons investi dans un nouveau site Web et créé de nouvelles applications pour simplifier l'expérience des passagers.

Pour tous nos efforts, nous sommes très fiers d'avoir été reconnus par Skytrax comme l'un des meilleurs transporteurs nord-américains et d'être le seul transporteur international en Amérique du Nord à s'être vu décerner quatre étoiles. Je peux vous assurer que nous sommes résolus à poursuivre nos efforts d'amélioration de l'expérience de nos passagers au sol, en vol et au débarquement.

Dans le régime actuel, les transporteurs ont des normes différentes et offrent des indemnités différentes dans un système fondé sur les plaintes. Il conviendrait d'avoir un ensemble clair de normes pour tous les transporteurs, sans toutefois imposer un fardeau financier indu aux transporteurs ou limiter leur capacité de se distinguer par leurs politiques de service à la clientèle.

Le projet de loi C-49 renferme des mesures positives pour jeter les fondements du processus de réglementation, mais nous avons des réserves, et j'aimerais en aborder quelques-unes.

La première est la simplification du régime. Le régime proposé s'appliquerait aux vols à destination et au départ du Canada. Cela

complique les choses pour les transporteurs et fait naître de la confusion pour les passagers, puisque d'autres pays ont d'autres régimes qui pourraient ne pas être assortis des mêmes règles, exemptions et niveaux d'indemnités. Ainsi, dans un cas de refus d'embarquement sur un vol en partance des États-Unis pour le Canada, faudra-t-il appliquer le régime canadien ou le régime américain? Pour simplifier le régime et en accroître l'efficacité, nous proposons qu'il se limite aux vols en partance du Canada, vu que le régime américain ne s'applique qu'aux vols en partance des États-Unis.

Nous proposons également que dans le cas des vols à code partagé, la demande d'indemnité soit adressée au transporteur d'exploitation, comme dans le régime européen. Ces rajustements simplifieraient le régime pour les transporteurs et les passagers, permettraient d'accélérer le versement de l'indemnité et écarteraient le risque de double indemnité.

En second lieu, Air Canada est d'accord sur les principes d'harmonisation des règles de responsabilité pour les bagages. Le projet de loi devrait, par contre, reconnaître que les passagers sont déjà protégés par la Convention de Montréal, dans le cas des voyages internationaux, qui fixent des règles claires et convergentes applicables à l'échelle internationale. Nous pensons donc que les règles prévues dans le projet de loi devraient se limiter aux voyages intérieurs et être harmonisées avec les règles de la Convention de Montréal. Cela simplifierait également les règles pour les transporteurs et lèverait toute confusion pour les passagers.

●(1730)

En troisième lieu, il faudrait appliquer une même décision à tous les passagers d'un même vol. Dans sa forme actuelle, le projet de loi pourrait permettre également un type généralisé d'indemnités, qui ne tiendrait pas compte de la situation particulière de chaque passager. Par exemple, si un passager reçoit une indemnité pour un retard, la même indemnité pourrait peut-être valoir pour tous les passagers du même vol. La décision d'étendre l'indemnité aux autres passagers ne devrait pas être arbitraire, mais devrait tenir compte de la situation particulière de chaque passager. Le passager d'un vol de correspondance qui arrive en retard, mais qui attrape le vol suivant, ne subit pas de retard à la fin.

Le quatrième point concerne les modifications futures. Les changements futurs devraient être transparents et s'appliquer à tous, passagers et transporteurs compris. Actuellement, Air Canada craint que le projet de loi ne donne à l'Office des transports du Canada le pouvoir de prendre des règlements en dehors des situations particulières prévues dans le projet de loi. Nous demandons au Comité de clarifier cette formulation pour préciser que le pouvoir de réglementation de l'Office est compatible avec la portée du projet de loi.

Le cinquième point concerne les coentreprises et la propriété étrangère. Les changements à la façon dont le gouvernement examine les coentreprises sont très positifs. Selon notre expérience et d'autres exemples relevés ailleurs dans le monde, les coentreprises sont des moyens innovateurs pour les transporteurs d'étendre leurs réseaux, et d'ajouter de nouvelles destinations pour leurs passagers, de trouver des liens d'efficacité, et d'offrir de nouvelles options de prix à leurs passagers. Les coentreprises nous permettent de développer l'infrastructure de l'aviation canadienne en construisant des superautoroutes internationales.

S'il est excellent de donner au ministre des Transports la capacité d'envisager des coentreprises, vu que son ministère est le mieux équipé pour comprendre les complexités de notre industrie, il reste que certaines des modifications ne sont pas compatibles avec les pratiques exemplaires dans le monde. Par exemple, mentionnons la capacité du ministre de réexaminer une nouvelle coentreprise deux ans après son approbation. La période initiale de toute coentreprise est consacrée à l'amélioration de la collaboration entre partenaires, alors que les changements les plus importants qui concernent le réseau et les tarifs prennent plus de temps à mettre en oeuvre. Nous proposons de repousser le mandat d'examen pour qu'il commence avec la mise en oeuvre plutôt qu'avec l'approbation de la coentreprise.

Le projet de loi prévoit aussi des sanctions qui sont trop punitives, compte tenu de la nature commerciale des coentreprises. En effet, la peine d'emprisonnement pourrait dissuader un partenaire éventuel de même envisager la possibilité d'une coentreprise. Ces enjeux, à eux seuls, pourraient être un obstacle de taille à l'utilisation des avantages du projet de loi. Nous demandons au Comité de se pencher avec soin sur les suggestions que nous faisons dans notre présentation sur ce point.

Quant à la propriété étrangère, Air Canada est d'accord. Toutefois, nous demandons d'apporter des rajustements pour empêcher les investisseurs étrangers d'exercer une influence négative sur les transporteurs canadiens ou de contourner l'esprit du projet de loi. Nous recommandons aussi des changements qui permettraient d'instaurer sans tarder la nouvelle structure de propriété.

• (1735)

Enfin, je tiens à insister sur le fait que nos activités se déroulent dans un environnement très complexe et que la collaboration et l'efficacité de nombreux intervenants sont indispensables à l'amélioration globale de l'expérience des voyageurs, notamment les aéroports, l'ACSTA, l'ASFC et Nav Canada.

Malheureusement, la compagnie aérienne a trop souvent à gérer toutes les conséquences négatives pour les passagers, mais elle le fait parce que c'est la bonne chose à faire pour ses clients. Bien que le projet de loi oblige les transporteurs à fournir des données à l'Office des transports du Canada et à Transports Canada, toutes les autres parties prenantes du système devraient être tenues aussi responsables de leurs activités et devraient soumettre des données de manière transparente et publique.

Nous invitons aussi le gouvernement et les membres du comité à étudier les mesures à mettre en place pour que tous les organismes contrôlés par le gouvernement contribuent également à l'amélioration de l'expérience des passagers et soutiennent la croissance des transporteurs canadiens. Après tout, nous sommes de puissants moteurs de développement économique. Si le monde a effectivement besoin de plus de pays semblables au Canada, nous voulons répondre à son attente.

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue et nous avons hâte de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant Marina Pavlovic, professeure adjointe à la faculté de droit de l'Université d'Ottawa.

Mme Marina Pavlovic (professeure adjointe, Université d'Ottawa, Faculté de droit, à titre personnel): Bonsoir, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du comité. Je rappelle aussi que nous sommes ici en territoire algonquin non cédé.

Merci de me donner l'occasion de témoigner et de faire valoir le point de vue des chercheurs dans l'étude du projet de loi C-49, et notamment de la partie qui porte sur la Déclaration des droits de passagers aériens, question qui revêt assurément une grande importance pour les Canadiens.

Je suis professeure adjointe à la section de la common law de la faculté de droit de l'Université d'Ottawa, et mon champ de compétence est celui des droits des consommateurs dans l'économie numérique, dont le réseau contemporain transcende les frontières. Mes travaux portent par exemple sur la protection du consommateur, le règlement des différends et l'accès à la justice. Je siège également, à titre de membre désigné par les groupes de consommateurs, au conseil d'administration du bureau du commissaire aux plaintes relatives aux services de télécommunications, le CPST. Il s'agit de l'ombudsman des services de télécommunications. Je comparais toutefois à titre personnel et les opinions que j'exprimerai ne sont que les miennes.

Tout récemment, mes travaux ont porté sur le code des services sans fil, déclaration des droits des consommateurs canadiens de ces services, ainsi que sur le règlement des différends, notamment les programmes de protection qui accueillent les plaintes des consommateurs. Je veux faire profiter le comité de mes compétences dans ces grands domaines de la protection des consommateurs, notamment à propos du code des services sans fil.

Les secteurs des télécommunications et des transports aériens sont certes très différents, mais, sur le plan des droits des consommateurs et des réparations à leur accorder, les similitudes sont importantes. Mes propos porteront sur les articles 17 à 19 du projet de loi, qui prévoient un régime comprenant une déclaration des droits des passagers aériens.

J'aborderai trois sujets: la nécessité d'une déclaration des droits, les droits des passagers et les obligations des transporteurs aux termes du projet de loi et les mécanismes de recours relatifs aux droits prévus dans le projet de loi.

Pourquoi faut-il une déclaration des droits? L'actuel régime de tarifications compliquées et de contrats des différents transporteurs est inefficace et trop complexe. Divers facteurs jouent, et il est difficile voire impossible aux consommateurs de connaître à l'avance leurs droits et leurs recours. Les forces du marché ne peuvent à elles seules régler le problème. Les Canadiens ont besoin d'une déclaration des droits des passagers aériens qui accorde un minimum de droits uniforme aux consommateurs et, à l'inverse, un certain minimum d'obligations pour les transporteurs.

Des régimes de droits semblables existent ailleurs et, au Canada, on en trouve dans d'autres secteurs. J'ai déjà dit que, par exemple, un code des services sans fil impose des obligations aux fournisseurs de ces services, et un code récemment mis en place pour les fournisseurs de services de télévision accorde un certain minimum de droits aux consommateurs.

La bonne façon d'établir ce minimum de droits, c'est d'imposer un code contraignant qui viserait l'ensemble de l'industrie. C'est à l'avantage aussi bien des consommateurs que de l'industrie. Aux premiers, ce code apporte un ensemble clair de droits garantis dans un seul texte. Cet ensemble clair de droits fonde et renforce leur confiance envers l'industrie. Il favorise aussi la concurrence sur le marché. Les transporteurs tiennent là une occasion de se démarquer de leurs concurrents en assurant un service de qualité supérieure. La déclaration des droits est un minimum, pas un plafond.

Voilà qui m'amène au point suivant: les droits des passagers et obligations des transporteurs aux termes du projet de loi. En réalité, le projet de loi C-49 n'établit pas la déclaration des droits des consommateurs. Son paragraphe 86.11(1) définit les grands paramètres des questions que la future déclaration, qui prendra la forme d'un règlement, doit couvrir. Il s'agit du fondement de la déclaration à venir. La liste des paramètres, des questions à couvrir, est fouillée, mais non exhaustive. Une certaine latitude est laissée au ministre quant à la portée et au champ d'application ainsi qu'à la forme du futur règlement.

Les droits qui figurent sur la liste sont semblables à ceux qui se trouvent dans d'autres régimes et ces droits correspondent généralement aux types de plainte les plus courants dont les médias font de plus en plus largement état. Il peut toutefois exister d'autres types de différend dont nous n'avons pas encore entendu parler. Il est donc impérieux que la liste reste inchangée ou soit étoffée. Le comité ne doit pas non plus réduire la liste. S'il le faisait, certains droits disparaîtraient, de sorte que nous aurions, comme en ce moment, un système à plusieurs vitesses. Cela vaut aussi pour la portée géographique, pour qu'on puisse se saisir de demandes qui portent notamment sur les vols à destination ou en provenance du Canada et les vols intérieurs.

Le paragraphe 86.11(4) du projet de loi dispose que les droits sont réputés figurer au tarif du transporteur à moins que celui-ci ne prévoie des conditions plus avantageuses. Il vise donc à faire en sorte que la déclaration des droits établisse des normes minimales et que les transporteurs puissent adopter une série de droits qui va plus loin.

• (1740)

Ce qui me préoccupe, c'est la formulation. Elle laisse beaucoup de latitude et elle est avare d'information: qui fera l'évaluation, quand, comment et à quelle fréquence, pour que nous sachions quels transporteurs respectent les obligations de la déclaration, vont au-delà ou restent à court. Le code des services sans fil a un libellé qui me semble plus clair et plus précis et ne laisse aucune latitude. C'est un code de conduite contraignant pour les fournisseurs de certains services réglementés.

À mon avis, il faudrait revoir le texte de cette disposition pour faire en sorte que les droits prévus par le projet de loi figurent toujours au tarif de façon à éviter les évaluations au cas par cas et à empêcher que les consommateurs ne renoncent par contrat à ces droits.

Vous aurez peut-être entendu ou entendrez des préoccupations au sujet des modalités de la genèse d'une déclaration des droits détaillée à partir de la longue liste de sujets qui figure dans le projet de loi C-49. Selon moi, l'Office des transports du Canada est le mieux placé pour diriger le travail. Il n'est pas moins impérieux que le processus soit ouvert à tous et donne l'occasion à tous les intervenants, y compris les consommateurs et les organisations au service de l'intérêt public, de participer à l'élaboration de la déclaration des droits. Une démarche semblable a été retenue par le CRTC, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, pour le code des services sans fil et celui des services télévisuels, et cela a très bien marché.

Je crois aussi qu'un règlement convient mieux qu'une loi pour établir la déclaration des droits. J'ai néanmoins quelques inquiétudes au sujet des délais et de la possibilité d'intégrer à la déclaration de nombreux sujets. Cela dépend de la volonté politique, et il arrive que les priorités changent. Il est arrivé que des lois prévoient un règlement de cette nature et qu'il faille attendre des années, voire des décennies. Je ne propose aucun calendrier précis, mais j'invite les

membres du comité à réfléchir aux conséquences qu'auraient des retards.

Enfin, quelques mots sur les recours des consommateurs dans le cadre du nouveau régime.

Une déclaration des droits et un mécanisme de recours efficace sont des éléments essentiels d'un solide régime de protection des consommateurs. Des droits sans recours sont sans effet et un mécanisme de recours sans une série de principes directeurs clairs donne des résultats variables et crée des droits différents.

Dans le régime proposé, l'OTC conserve son rôle d'agent de règlement des différends pour les demandes des passagers aériens. Il sera incapable de jouer ce rôle efficacement sans un profond remaniement de ses processus et de son personnel. Pour l'heure, vous n'êtes pas saisis de ce problème, mais je vous invite à essayer de voir si des aspects du projet de loi C-49 ont un lien avec cette question.

Je suis profondément convaincue que l'article 67.3 du projet de loi, restreignant à la seule personne lésée la possibilité de déposer une plainte, est très limitatif. D'importantes recherches empiriques montrent que ce sont les consommateurs eux-mêmes qui déposent des plaintes, surtout parce que la valeur en cause ne justifie pas les frais de la démarche. En effet, il arrive très souvent que ces frais soient beaucoup plus élevés que la valeur de la plainte. Par contre, d'autres recherches dans la littérature sur la consommation révèlent qu'il est important de permettre à d'autres parties, comme des organisations au service de l'intérêt public, d'intervenir pour déposer des plaintes, ce qui peut être un moyen de s'attaquer aux problèmes systémiques. Je crois fermement qu'il faudrait amender l'article 67.3 pour permettre à des tiers de déposer des plaintes.

Quant à la dimension collective des plaintes des consommateurs, il est vrai que certaines se rapportent très précisément à un seul consommateur, mais il arrive aussi qu'un certain nombre de consommateurs soient touchés, le plus souvent la totalité des passagers de l'appareil en cause. L'article 67.4 donne à l'OTC la possibilité d'appliquer sa décision à tous les consommateurs lésés, mais on ne voit pas clairement si un mécanisme précis peut déclencher cette décision ou si l'Office agira de sa propre initiative.

Enfin, le paragraphe 86.11(3) dispose, ce qui est courant dans d'autres administrations et régimes de règlement des différends, que les consommateurs ne peuvent obtenir une double indemnité en faisant jouer, pour les mêmes faits, différents régimes d'indemnisation.

Dans son mémoire, Air Canada propose que l'application de cette disposition soit nettement limitée. Je suis très convaincue que la disposition, telle quelle, est assez large pour que l'OTC puisse formuler une règle pour éviter ce problème. Ainsi, le CPRST, qui est l'ombudsman chargé des services de communication au Canada, a une règle de cette nature dans son code de procédure.

J'espère que mes observations et recommandations seront utiles au comité. C'est avec plaisir que je communiquerais à ses membres un mémoire qui résume mes principales observations et recommandations ainsi que toute documentation pertinente qui pourrait les aider à naviguer dans ces eaux, si j'ose dire, et à les aborder sous l'angle non seulement de l'industrie, mais aussi des consommateurs, qui sont leurs électeurs.

Merci de m'avoir accueillie. Ce sera un plaisir de répondre à vos questions.

•(1745)

La présidente: Merci beaucoup à tout le monde.

Passons maintenant aux questions. Ce sera d'abord Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente, et merci aux témoins de comparaître ce soir. Il est bon de changer d'angle et de discuter du projet de loi C-49 dans le contexte du secteur de l'aviation.

Comme ce fut le cas à nos séances précédentes, nous sommes heureux que vous veniez exposer votre point de vue au comité et lui communiquer l'information nécessaire pour que nous atteignions un objectif que nous avons sans doute en commun, soit parvenir à établir le juste milieu dans le projet de loi C-49 pour répondre aux besoins et préoccupations à la fois des transporteurs aériens et de leurs clients. Je passe rapidement à mes questions, car je sais que mes cinq ou six minutes s'écoulent très vite.

Je m'adresse d'abord à Air Canada. Il s'agit du coût du filtrage dans les aéroports. Craignez-vous que les propositions contenues dans le projet de loi C-49 n'ajoutent pour les voyageurs aériens une sorte de nouvelle taxe?

M. David Rheault (premier directeur, Affaires gouvernementales et Relations avec les collectivités, Air Canada): Je m'appelle David Rheault et je suis premier directeur des affaires gouvernementales chez Air Canada.

Dans notre mémoire, nous avons exprimé la crainte que cette modification ne crée un précédent. Dans le système actuel, les passagers paient déjà, dans le prix de leurs billets, des frais pour la sécurité. En ce moment, le montant perçu auprès d'eux dépasse le budget de l'ACSTA. L'année passée, le nombre de passagers a nettement augmenté, tout comme le montant perçu auprès d'eux, mais le budget de l'ACSTA reste relativement stable. La conséquence, c'est que le trafic augmente alors que les ressources affectées au filtrage diminuent, ce qui entraîne des retards et de l'attente, de sorte que les plaques tournantes canadiennes deviennent moins concurrentielles que celles de l'étranger. Il y a là pour l'ACSTA une occasion de conclure un accord avec les aéroports sur l'achat de services plus importants.

Ce qui nous inquiète, à cet égard, c'est que les passagers paient déjà ce service. Vous ouvrez la porte à un système de paiement accru par l'usager. Les passagers paient en achetant leurs billets, les aéroports facturent les lignes aériennes et cela finit par avoir un impact sur le coût des déplacements. Selon nous, si vous voulez ouvrir la porte à la possibilité d'acheter des services supplémentaires de contrôle, il faut établir une norme de service qui serait garantie par les fonds venant des passagers. Si les aéroports veulent offrir plus, ils pourraient acheter des services à l'ACSTA, mais au moins, le minimum devrait être clair et il faudrait établir des normes.

Ai-je répondu à votre question?

•(1750)

Mme Kelly Block: Merci.

Je pourrais poser la même question à WestJet, et c'est ce que je vais faire.

M. Mike McNaney: Pour une très rare fois, je suis tout à fait d'accord avec Air Canada, ce qui n'arrive pas très souvent.

Tout à fait sérieusement, je dois dire que je suis pleinement d'accord. Tout cela dépend de ce que David a dit des fonds qui sont versés. Il y a parfois des périodes plus actives comme celles de Noël et de l'été. Les transporteurs aériens, l'ACSTA, au sol, et les autorités aéroportuaires savent tous qu'ils seront alors surchargés, et ils

travaillent d'arrache-pied pour résorber les files d'attente, dégager l'engorgement et régler le problème.

Pour être honnête, je me suis souvent demandé pourquoi nous agissons de la sorte. Si nous voulons susciter des pressions du public afin d'obtenir la totalité des fonds recueillis pour l'ACSTA au moyen des frais de sécurité perçus auprès des passagers aériens, de façon à assurer le service, nous devons arrêter de régler périodiquement le problème. Mais nous ne renoncerons jamais à essayer de le faire, car nous devons nous occuper de nos clients et assurer les correspondances. Nous retardons les vols et faisons sortir des gens de la file d'attente. Vous avez tous été témoins de cela dans vos déplacements en été et en hiver. Nous faisons de notre mieux pour surmonter les difficultés et, à dire vrai, il arrive que cela nous desserve à long terme.

Mme Kelly Block: Pendant ma dernière minute et demie, je vais poser une question et, si vous n'avez pas le temps de donner une réponse exhaustive, j'y reviendrai au deuxième tour. Je vous l'adresse à tous les deux.

Du point de vue du consommateur, quelles autres mesures le gouvernement aurait-il pu prendre dans le projet de loi C-49 pour faciliter les choses ou faire diminuer le coût des déplacements en avion au Canada?

M. Mike McNaney: Le plus simple, mais il reste à voir si cela peut se rattacher au projet de loi, est de s'attaquer à la vaste question des redevances aéronautiques et des frais d'améliorations aéroportuaires, les FAA, au Canada. Et cela est lié à la question plus large de la gouvernance aéroportuaire. Je ne suis pas convaincu que cela puisse se rattacher au projet de loi, mais pour répondre à votre question plus vaste, je dirai que c'est le prochain gros problème auquel il faudra s'attaquer.

Comme j'y ai fait allusion dans mes observations, un élément à considérer est que, autant que je puisse dire, de l'information sera demandée à tous les autres éléments ou entités de la chaîne d'approvisionnement: l'ACSTA, l'ASFC, les services de l'administration aéroportuaire, les services de manutention des bagages, et ainsi de suite. La question est de savoir ce qu'on en fait et qui est responsable, en fin de compte. Pour l'instant, tout ce que je vois, c'est qu'on s'attaque aux transporteurs aériens, qui sont menacés de sanctions pécuniaires, par exemple. Si un aéroport a assumé la responsabilité exclusive du déglçage et si le transporteur ne participe pas au contrat ou à la gestion du déglçage, lorsque ce service tombe et qu'il y a des retards, d'après ce que je vois dans le projet de loi, tout le monde va encore accuser le transporteur et lui imposer des frais, alors que la question n'est clairement pas de son ressort.

Pour élargir la notion de responsabilité, vous pouvez effectivement demander une répétition constante de l'information, mais il nous faut autre chose qu'une mise en accusation d'une seule entité lorsque des services déraillent. Pour être plutôt direct, un certain nombre de ces entités tiennent leur mandat de votre institution, à dire vrai.

La présidente: Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Merci, madame la présidente, et merci à tous les témoins d'être parmi nous. Mes questions s'adressent aux lignes aériennes. Je vous sais gré de vos déclarations d'ouverture et je m'en félicite.

Cela dit, les lignes aériennes que sont Air Canada et WestJet comprennent-elles pourquoi les passagers s'indignent du niveau de service qu'ils reçoivent parfois des transporteurs? Comprenez-vous pourquoi ils se sentent réduits à l'impuissance et privés de droits?

Mme Lucie Guillemette: Ce sera un plaisir de répondre. Nous devons reconnaître avant tout que le niveau de service au client est un élément crucial pour toutes les lignes aériennes, mais je me borne à parler au nom d'Air Canada. Comme dans tout secteur d'activité, nous cherchons toujours à améliorer notre rendement. Ce serait une erreur d'essayer de vous convaincre que nous n'éprouvons jamais ce genre de problème, mais il faut reconnaître que le secteur des transports aériens est très complexe, et il arrive que nous ayons des échecs, du point de vue du service au consommateur. Ce qui est vraiment important, c'est la façon dont nous reprenons pied.

Dans notre déclaration d'ouverture, j'ai dit que nous investissons dans de meilleurs outils qui nous permettront d'indemniser les clients plus vite ou de répondre à leurs demandes de renseignements plus rapidement.

Nous transportons 45 millions de passagers par an. Les problèmes sont inévitables. Pour revenir sur une réflexion de tout à l'heure, à propos de différents intervenants dans n'importe quel processus, je dirai que si nous voulons vraiment améliorer le service pour les clients, il vaut mieux que nous comprenions tous où se trouvent les goulots d'étranglement ou les défaillances. Si nous parvenons à une meilleure compréhension, nous pouvons chercher à apporter des améliorations, mais oui, nous comprenons que des clients puissent être exaspérés.

• (1755)

M. Gagan Sikand: Bien sûr. Merci.

M. Mike McNaney: La semaine dernière, j'ai eu l'occasion de participer à l'enregistrement des voyageurs à l'un de nos points de services dans l'Ouest, un point de service relativement modeste. Nous visitons régulièrement les points de service. Nous rencontrons le personnel de WestJet et nos clients. J'ai pu discuter avec une vingtaine ou une trentaine de clients au cours de la journée. Pour répondre à votre question, à la lumière de ces conversations, je dirai, même si je n'ai pas posé cette question précise, que l'élément fondamental — et cela ressort nettement en regardant les voyageurs entrer dans l'aérogare — est qu'on perd tout contrôle lorsqu'on entre dans l'aérogare pour recevoir des services commerciaux de transport aérien.

Comme nous l'avons admis, il y a des défaillances dans nos services. Nous le reconnaissons. Nous offrons 700 vols par jour. Une partie du problème, et nous devons nous y attaquer, c'est que le voyageur, même s'il est chevronné, perd le contrôle dès qu'il entre en contact avec des services commerciaux d'aviation. Il ne peut pas décider où aller, quand ni comment, et cela occasionne une exaspération que nous pouvons certainement comprendre.

M. Gagan Sikand: Cette question-ci s'adresse aussi aux deux lignes aériennes. Vous semble-t-il raisonnable que les passagers s'attendent à recevoir la même indemnisation et le même niveau de service chez tous les transporteurs?

Mme Lucie Guillemette: Peut-on attendre le même niveau de service de tous les transporteurs? Nous sommes tous en concurrence. Nous espérons nous démarquer par divers éléments, mais j'espère que les Canadiens peuvent être sûrs de comprendre ce à quoi ils peuvent attendre d'une ligne aérienne en cas de défaillance. Nous devrions faire comprendre les niveaux de concurrence aux clients. Nous devrions donner à ce sujet une information satisfaisante. Nous devrions faire en sorte que les clients soient indemnisés facilement et rapidement.

L'indemnisation devrait-elle être égale? Même aujourd'hui, sans cadre législatif, nous indemnisons les clients en cas de défaillance des services. Si des vols sont retardés, par exemple, nous

indemnisons ceux qui voyagent au Canada même en dehors de toute contrainte législative.

Par conséquent, l'attente...

M. Gagan Sikand: À ce même propos, est-il raisonnable que les clients s'attendent à avoir les mêmes droits et la même indemnisation chez tous les transporteurs?

Mme Lucie Guillemette: Vous me demandez s'ils devraient s'attendre à recevoir le même niveau d'indemnisation?

M. Gagan Sikand: Oui, et les mêmes droits.

Mme Lucie Guillemette: Oui, mais la ligne aérienne devrait pouvoir bonifier son indemnisation si elle le juge bon.

M. Gagan Sikand: Puis-je avoir de WestJet une réponse rapide par oui ou par non?

M. Mike McNaney: Oui.

M. Gagan Sikand: Merci.

Pendant le temps qu'il me reste, je vais réorienter mon approche.

Au Canada, 2,5 millions de personnes souffrent d'allergies. Qu'ont fait vos lignes aériennes pour appliquer une politique ou des normes de sécurité pour protéger les clients victimes d'anaphylaxie?

M. Lorne Mackenzie (gestionnaire supérieur, Affaires réglementaires, WestJet Airlines Ltd.): Je peux intervenir à ce sujet. Je m'appelle Lorne Mackenzie, et je travaille chez WestJet.

Cela dépend de la nature de l'allergie. Il y a diverses allergies aux animaux par opposition aux aliments et aux arachides. Pour chaque type d'allergie, l'intervention diffère. L'essentiel est d'assurer la sécurité de tous les clients, bien sûr et, dans les cas d'allergie grave, de prévoir une zone tampon par rapport à l'allergène. Les décisions de l'OTC donnent des indications sur les attentes. Nous devons traduire ces décisions dans nos politiques et procédures, ainsi que dans notre tarification, pour que les personnes souffrant d'allergies sachent à quoi s'attendre s'ils font appel à nos services.

M. Gagan Sikand: Air Canada?

Mme Lucie Guillemette: Chez Air Canada, nous avons également une zone tampon semblable, et nous demandons aussi à nos équipages de parler aux passagers qui se trouvent à proximité de la personne souffrant d'allergie. Nous avons pris des mesures tout à fait semblables.

M. Gagan Sikand: Merci de vos réponses.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin, à vous.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les invités d'être présents parmi nous ce soir.

Un bon nombre d'éléments du projet de loi C-49 me chicotent et quelques-uns portent sur le volet aérien.

Ma première question s'adresse aux représentants d'Air Canada, non pas pour stigmatiser cette compagnie, mais parce que l'exemple que j'ai en tête la concerne directement.

Il y a quelques années, une entente de coentreprise liant Delta et Air Canada était en négociation, si ma mémoire est bonne, et elle a été bloquée par le commissaire de la concurrence. Le commissaire de la concurrence assure la sécurité des consommateurs et voyageurs. Si le commissaire dit que cette entente n'est pas dans leur intérêt, cela me va.

Dans le projet de loi C-49, le rôle du commissaire de la concurrence devient consultatif et le ministre peut décider de passer outre à ses recommandations pour des raisons qu'il jugerait valables. Cela veut-il dire que l'on pourrait mettre en place des ententes de coentreprises — auxquelles je ne suis pas opposé à la base — que le ministre jugerait valables et que le commissaire de la concurrence jugerait non valables?

• (1800)

M. David Rheault: Il est difficile de spéculer et de prévoir des situations qui ne sont pas encore réelles.

M. Robert Aubin: Je vous poserai une question concrète. L'entente avec Delta reviendra-t-elle si le commissaire de la concurrence n'est plus un obstacle?

M. David Rheault: Actuellement, le nouveau régime proposé par le projet de loi prévoit l'implication du Bureau de la concurrence, mais aussi un processus d'autorisation clair par Transports Canada.

Le Bureau de la concurrence va être impliqué et les enjeux relatifs à la concurrence vont être soulevés. Toutefois, le principe des politiques publiques est de considérer les intérêts plus larges du développement de l'infrastructure aérienne et du potentiel que ces ententes peuvent avoir.

Nous sommes convaincus que l'expertise la plus pointue en la matière se trouve au sein de Transports Canada, de concert, bien sûr, avec le Bureau de la concurrence. Cependant, vu l'importance fondamentale de ces coentreprises pour le développement de l'industrie canadienne, le ministère doit tenir compte d'intérêts plus larges. Transports Canada aurait le mandat de soupeser tous les aspects et de prendre les bonnes décisions.

Il existe des mécanismes de révision prévus par la loi pour s'assurer qu'il y a un suivi et des conditions pour obtenir l'autorisation, afin de voir ce que cela pourrait donner pour les consommateurs, entre autres choses.

M. Robert Aubin: On s'entendra pour dire que ce n'est pas nécessairement un travail d'équipe. Le commissaire est consultatif.

Je vais maintenant m'adresser à vous, madame Pavlovic. Je suis assez d'accord avec vous, le projet de loi C-49 ne contient pas de charte des passagers mais énonce des principes généraux qui pourraient permettre d'en créer une.

Dans vos propos du début, vous avez dit qu'il y avait des manques ou des omissions, même dans les grands principes qui devaient orienter l'Office dans ses consultations. Quels sont ces éléments qu'on ne retrouve pas dans le projet de loi C-49?

Mme Marina Pavlovic: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Il est difficile de mettre le doigt sur des points très précis, car la liste des questions est très longue. Faute de mieux, je dirai que les difficultés surgissent dans les menus détails, pour ce qui est de la façon d'aborder ces questions. À mon avis, mais les autres témoins ne sont pas nécessairement d'accord, il est très important de laisser une certaine latitude au ministre, car de nouveaux problèmes vont surgir, même après l'adoption du projet de loi, et l'OTC pourra alors les ajouter à la liste.

Il y aurait peut-être lieu de se demander si des questions de droits de la personne peuvent être soulevées. Il y a eu quelques cas de passagers en surpoids à qui on a demandé de payer deux sièges ou qu'on a refusé de prendre à bord. La Cour suprême du Canada est actuellement saisie d'une affaire. C'est un enjeu qui existe depuis un certain temps, et la cause ne porte même pas sur le fond. Tous les problèmes qui peuvent avoir un effet sur les droits de la personne plutôt que sur les droits commerciaux ou économiques dont il est actuellement question dans le projet de loi mériteraient peut-être d'être étudiés. Il faudrait voir s'il y a lieu de les ajouter à l'avenir dans la déclaration des droits.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie. Assurément, je suis intéressé à recevoir votre mémoire et vos recommandations.

Dans la minute qu'il me reste, je vais m'adresser aux représentants de WestJet.

À l'aéroport régional de Trois-Rivières, qui est situé dans une municipalité que je représente, il y a eu des projets de transporteurs de vols nolisés vers le Sud. Cependant, ils ont été impossibles à réaliser parce que les mesures de sécurité n'étaient pas disponibles. On aurait pu avoir de telles mesures si on avait payé les coûts afférents, comme le mentionne le projet de loi C-49.

Êtes-vous d'accord sur ce double standard pour les aéroports, c'est-à-dire que pour certains d'entre eux les services sont payés, mais que d'autres doivent payer pour les obtenir?

• (1805)

[Traduction]

M. Mike McNaney: Il me serait très difficile d'avouer publiquement que je suis favorable à une double échelle de valeurs. Cela arrive parfois.

Mais soyons sérieux. Pour répondre à votre question, je dirai, pour en revenir à notre mémoire et à notre déclaration, que, comme principe général, il faudrait que tout le produit du DSPTA soit affecté aux services de filtrage, et ce n'est pas le cas. On se retrouve alors avec des pénuries dans tout le système.

Dans le cas d'un petit aéroport comme celui de votre exemple, je ne crois pas qu'il faille être ridiculement strict sur le déroulement des choses. Si nous pouvons trouver un autre moyen d'assurer le service à la collectivité et s'il est possible d'améliorer la connectivité, alors l'aéroport devrait peut-être assumer une partie des coûts.

Il nous faut une certaine souplesse. Je voudrais que, comme principe général, tout le produit du DSPTA soit consacré à la sécurité de l'aviation. Ensuite, s'il nous faut avoir quelque chose pour les petits aéroports ou les aéroports d'une taille différente, comme cela se produit aux États-Unis, qui ont des programmes destinés aux aéroports qui desservent un secteur démographique donné, selon le nombre de transporteurs qu'ils accueillent... Si nous devons songer à ce modèle pour les petits aéroports aient une chance, alors je crois qu'il faudrait aller de l'avant.

La présidente: M. Hardie a maintenant la parole.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Vous dites que, en ce qui concerne les droits des passagers aériens, il y a à la fois de bonnes et de mauvaises nouvelles. Les mauvaises nouvelles, ce sont les incidents inquiétants dont les médias font état quelques fois par année. La bonne nouvelle, c'est que les mauvaises nouvelles ne viennent que quelques fois par année. Pour l'essentiel, tout se passe bien.

Mais que diable se passe-t-il lorsqu'un nom qui figure sur une liste d'interdiction de vol est celui d'un enfant de six ans et que sa famille est tout de même interdite de vol? Qu'est-il arrivé à cette pauvre famille qui s'est présentée à l'aéroport avec ses enfants et qui n'a pu monter à bord, qui a dû déboursier encore 4 000 \$ le lendemain pour monter dans un avion?

Est-ce une défaillance des systèmes ou une défaillance des services au consommateur? Quel genre de formation... Je suis désolé de m'en prendre à Air Canada, mais ce sont les deux incidents les plus récents. Je suis sûr que tout le monde a ses difficultés. Que se passe-t-il dans ce cas? Faut-il que le gouvernement intervienne pour faire régner un peu de bon sens?

Mme Lucie Guillemette: La réponse est non. Nous n'avons pas besoin de règlements pour nous dire quoi faire. Vous demandez si c'est une question de formation, de tarification ou autre chose. Dans ces deux cas, je ne pense pas que vous veuillez savoir ce qui s'est passé précisément, mais au fond, il arrive parfois, dans ces deux cas par exemple, qu'il y ait des situations plutôt dramatiques. Lorsque nous errons par notre faute, s'il y a un problème de formation ou si nous n'avons pas fait preuve de bon sens, de bon jugement, le plus souvent, nous communiquons avec le client lorsque les incidents sont révélés dans les médias. Cela ne justifie rien, mais lorsque nous disons vouloir nous améliorer, c'est exactement ce que nous voulons dire.

Je ne peux rien dire de l'incident de cette personne inscrite sur la liste d'interdiction de vol parce que je ne suis pas au courant des détails, mais dans bien des incidents dont on entend parler, nous sommes en faute, mais parfois, comme vous le dites, c'est un problème de formation, ou un problème lié au contexte aéroportuaire, habituellement lorsqu'il y a d'importantes opérations aériennes qui sortent de l'ordinaire. Je ne veux pas dire que ce soit acceptable, mais la vérité, c'est que nous essayons d'apporter des améliorations et, pour être bien honnête, nous ne sommes pas du tout contre l'adoption d'un ensemble de lignes directrices sur notre mode de fonctionnement ou sur la déclaration de ces problèmes. Ce sont nos clients qui sont en cause, et nous devons nous comporter correctement à leurs yeux.

M. Ken Hardie: Selon moi, c'est d'un certain point de vue une valeur d'entreprise qui dicte ce que vous devez faire lorsque ces incidents surviennent, mais passons à autre chose.

Parlons des coentreprises.

Madame Pavlovic, les coentreprises font problème depuis un certain temps. Certaines ont été remises en question, et nous avons entendu parler d'un cas ce soir. Selon vous, à quels signaux les lignes aériennes devraient-elles être attentives lorsqu'elles songent à lancer une coentreprise propre à au moins susciter des préoccupations au sujet d'un comportement hostile à la concurrence?

• (1810)

Mme Marina Pavlovic: La question ne relève pas vraiment de mon champ de compétence, mais je pourrais parler de façon générale des intérêts des consommateurs.

M. Ken Hardie: Je vous en prie.

Mme Marina Pavlovic: Ma conception du marché canadien de l'aviation n'est pas forcément identique à celle de l'industrie. Tout comme ma conception du secteur des télécommunications est aussi très différente. Nous sommes en présence de quasi-monopoles virtuels. Les restrictions qui pèsent sur l'investissement étranger au Canada sont importantes, et nous n'avons pas assez d'investissements. S'ils étaient suffisants, il est probable que le marché serait un

peu plus diversifié et que les consommateurs auraient plus de choix, mais ils n'ont vraiment pas beaucoup de choix. En ce moment, peu de lignes aériennes offrent des services. C'est à peu près tout ce qu'elles peuvent faire. Tout comme, en télécommunication, il y a un peu de concurrence, mais pas beaucoup.

Je ne peux pas vraiment entrer dans les détails. Différents mécanismes sont en place, y compris le nouveau processus proposé qui fait intervenir le Bureau de la concurrence et Transports Canada. Dans des cas comme ceux-là, la participation de groupes voués au service de l'intérêt public et à la protection du consommateur est très intéressante pour que nous connaissions de manière plus précise l'impact direct sur les consommateurs. Mais je ne peux rien dire de plus pour répondre à votre question.

M. Ken Hardie: Une dernière question rapide.

Quel est l'écart entre le montant recueilli pour payer les services de l'ACSTA et le montant effectivement consacré à ces services? Cette question se rapporte à des propos que vous avez tenus plus tôt au sujet du régime multipliant les coûts qui est peut-être en train de se mettre en place.

M. David Rheault: Je n'ai pas les chiffres exacts sous les yeux. Nous pourrions les communiquer au comité.

Nous avons proposé une certaine analyse dans notre mémoire au groupe d'experts Emerson. Je crois me souvenir que l'écart est de l'ordre de 100 millions de dollars, mais je dois vérifier et je communiquerai l'information au comité.

M. Ken Hardie: Merci.

M. David Rheault: Puis-je ajouter quelque chose? Ces cinq ou six dernières années, Air Canada a perçu près de 90 millions de dollars de plus auprès de ses passagers au titre du DSPTA et a remis ce montant au gouvernement. Ce n'est pas une somme négligeable.

La présidente: Merci.

Monsieur Graham, à vous.

M. David de Burgh Graham: Merci.

Au sujet de la concurrence, je dois dire simplement que la semaine dernière, je suis allé à Kelowna par Air Canada et suis revenu avec WestJet. Chez WestJet, les barres de céréales sont bien meilleures que les bretzels. Merci.

J'ai une question très rapide à vous poser.

Pour revenir sur les propos de M. Aubin, je dirai que ma circonscription compte un certain nombre de terrains d'aviation, mais un seul aéroport international, Mont-Tremblant International. Il offre un service saisonnier dont les vols ne sont pas très fréquents. Obtenir les services douaniers coûte une fortune. Le recouvrement des coûts de l'ACSTA met-il en danger les aéroports comme les miens?

M. Mike McNaney: Non, je ne le crois pas. Si nous recueillons la totalité des fonds exigibles, ce ne devrait pas être le cas.

Je reviens sur une question posée tout à l'heure. Dans son mémoire sur son plan d'entreprise — je ne sais pas au juste comment il s'intitule — présenté au gouvernement en juillet, l'ACSTA explique qu'elle sera de nouveau à cours de fonds si la façon dont elle est financée ne correspond pas au nombre de passagers qu'elle doit prendre en charge.

Le gros problème, depuis plusieurs années... Madame la présidente, je vais faire un effort pour ennuyer également les deux principaux partis, puisqu'il y a eu pendant cette période des gouvernements conservateurs et libéraux. Depuis bien des années, ces fonds ne se rendent pas là où ils devraient aller. Depuis des années, le nombre des passagers augmente. WestJet a accru sa capacité de façon exponentielle sur le marché. Air Canada l'a fait, Porter Airlines aussi. Les transporteurs d'Air Canada l'ont fait grâce à des accords d'achat de capacité d'Air Canada. Il y a aujourd'hui beaucoup plus de passagers qu'il n'y en avait ne fût-ce qu'il y a 10 ans. Ce qui a pris du retard, c'est le financement de l'ACSTA qui aurait dû progresser au même rythme. Le passager paie des droits, et ceux-ci devraient servir à assurer la sécurité.

Dans les petits aéroports, il faut faire face dans une certaine mesure à la réalité de la politique qui, depuis cinq ou six ans, affame l'ACSTA, puisque celle-ci ne reçoit pas la totalité de ses fonds. Si vous modifiez ce système, peut-être faudrait-il envisager d'accorder des compléments de financement.

Il est arrivé à chaque budget que vous envisagiez un financement complémentaire pour les petits aéroports. Aux États-Unis, qui ont un modèle très différent, le gouvernement fédéral consent un soutien financier direct bien supérieur à ce que nous accordons aux petits aéroports régionaux au Canada. C'est probablement une solution à considérer, compte tenu du développement économique que cela rendrait possible.

Merci de ce que vous avez dit tout à l'heure. Nous allons reprendre cela sur YouTube comme publicité.

Des voix: Oh, oh!

• (1815)

M. David de Burgh Graham: De nos jours, la plupart des lignes aériennes pratiquent la surréservation. Ce n'est un mystère pour personne. L'incident survenu chez United Airlines, il y a quelques mois, a braqué les feux de l'actualité sur le problème.

Dans vos deux lignes aériennes, si vous vendez plus de sièges qu'il n'y en a à bord et que personne n'accepte de céder son siège, que faites-vous?

Mme Lucie Guillemette: Avant de répondre, je voudrais faire une distinction qui me semble importante.

Lorsque nous étudions nos statistiques et notre comportement dans les cas de refus d'embarquement, il est important de savoir ce qui correspond vraiment à une survente, à une décision commerciale de vendre trop de sièges pour un vol, par opposition aux cas nous nous retrouvons dans nos dispositions même avant les incidents du printemps dernier —, nous n'expulserions jamais un passager, s'il n'y a pas de volontaire. Je veux dire par là que nous venons à bord et sollicitons des volontaires.

Même s'il n'y a pas eu de surréservation sur un vol et que nous nous retrouvons quand même avec plus de passagers que de sièges, ce peut être la conséquence d'irrégularités dans les opérations ou d'une réduction de la taille de l'appareil. Quelle que soit la raison, si nous nous retrouvons dans une situation où il n'y a aucun volontaire — et cela figurait dans nos dispositions même avant les incidents du printemps dernier —, nous n'expulserions jamais un passager, s'il n'y a pas de volontaire. Je veux dire par là que nous venons à bord et sollicitons des volontaires.

À ce moment-là, il faut l'avouer, le niveau d'indemnisation peut augmenter jusqu'à ce que nous trouvions un volontaire. Si nous n'en trouvons aucun, nos systèmes de contrôle des opérations nous aideraient probablement à chercher s'il est possible d'utiliser un appareil plus gros. Mais nous gérons la situation au fil des événements.

Je dois vous dire que, en général, nous ne sommes pas mis dans cette situation lorsque nous faisons appel à des volontaires. Parfois, nous voyons venir le problème et nous déplaçons certains passagers au préalable. Nous communiquons avec eux, nous les indemnisons à l'avance ou nous achetons des sièges chez un autre transporteur. On peut faire une multitude de choses. En vérité, depuis que je travaille à la gestion des revenus chez Air Canada, il n'est jamais arrivé, que je sache, que nous soyons à court de solutions. Il y a toujours des solutions de rechange.

M. David de Burgh Graham: J'ai encore du temps pour poser une question.

À votre avis, a-t-on besoin d'une déclaration des droits pour relever le niveau de service au consommateur dans l'industrie, pour que vous progressiez tous ensemble au lieu de devoir vous bagarrer pour savoir qui a le meilleur service au consommateur? L'imposition d'une déclaration des droits vous obligerait tous à progresser. Est-ce un avantage? Cela nous aidera-t-il à améliorer le service au consommateur globalement?

J'ai pris des vols en Asie, et le service est nettement meilleur que tout ce que nous avons en Amérique du Nord.

Mme Lucie Guillemette: J'ai une double réponse.

Les lignes aériennes devraient vouloir améliorer le service au consommateur de leur propre gré. Comme je l'ai déjà dit, nous n'avons pas besoin de règlement pour cela, mais nous sommes favorables à l'imposition de normes dans toute l'industrie s'il est préférable pour les consommateurs de savoir clairement ce à quoi ils auront droit si quelque chose tourne mal. Nous cherchons avec beaucoup de motivation à fidéliser et à satisfaire les clients, à faire ce qu'il faut. Cela ne veut pas dire que nous ne ratons pas parfois notre coup, mais nous ne manquons pas de motivation pour agir de notre propre initiative.

Croyons-nous que certaines de ces dispositions pourraient améliorer l'ensemble de l'industrie? Certainement. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, si nous comprenons mieux toutes les étapes du processus, là où il y a des défaillances, il est certain que l'industrie pourrait s'améliorer.

La présidente: Merci.

Désolée, vous allez devoir répondre à la question de quelqu'un d'autre pour faire valoir votre point de vue.

Monsieur Shields, à vous.

M. Martin Shields: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie d'être parmi nous ce soir. J'ai utilisé les services des deux lignes aériennes et je suis heureux que nous ayons ces services au Canada. J'ai volé un peu partout dans le monde. Certaines lignes aériennes sont un peu plus inquiétantes que ce que nous avons au Canada. Dans certains pays, elles le sont beaucoup plus. Je suis reconnaissant des moyens que nous avons de nous déplacer au Canada.

J'ai un ou deux autres points à aborder.

Les témoins de WestJet n'ont pas eu la possibilité de répondre à la question sur les coentreprises. En tout cas, je n'ai pas entendu leur réponse.

M. Mike McNaney: Je vais devoir faire un effort pour me souvenir des questions qui ont été posées à ce sujet. On a demandé ce que les transporteurs pouvaient faire pour répondre aux préoccupations des consommateurs et quel était le facteur initial à considérer. À ce propos, la première mesure serait simplement la concentration dans une ou plusieurs liaisons où l'entreprise veut s'implanter. Qu'arrive-t-il à la totalité de la concurrence, si deux entités coopèrent sur une liaison donnée?

Au sujet des coentreprises, on oublie parfois un peu que, si on travaille correctement, et je n'ai aucune raison de croire que ce ne soit pas le cas, on offre de nouveaux choix aux consommateurs, de nouvelles possibilités de connexion avec tous les réseaux, ce qui, en fin de compte, améliore la connectivité.

• (1820)

M. Martin Shields: Vous voudrez peut-être répondre tous les deux à cette question-ci, si nous avons assez de temps. Je commence par WestJet.

Bien des éléments dont vous avez parlé ont un effet sur le prix des billets. Beaucoup d'organisations agricoles sont ici depuis quelques jours. Elles représentent le producteur qui est en bout de ligne et ne peut pas récupérer tous ses frais. Vous devez bien avoir des éléments semblables qui se répercutent sur le prix du billet, parmi les services de l'aéroport. Pourriez-vous en définir quelques-uns rapidement? Qui d'autre devez-vous payer, sans que vous ayez quelque contrôle, avec ce que vous rapporte le billet?

M. Mike McNaney: Ce qui nous est familier à tous les deux, comme à la plupart des consommateurs, ce sont les frais d'améliorations aéroportuaires, qui s'ajoutent au prix du billet. Il règne parfois une certaine confusion et on croit que la totalité des fonds vont à l'aéroport pour financer le service. Nous avons ce qu'on appelle des « frais aéronautiques », ou on peut parler de frais d'atterrissage ou des frais de poste de stationnement, qui sont prélevés sur le prix du billet pour payer ces services à l'aéroport.

Comme je l'ai dit à la fin de mes observations, quand on tient compte de l'ensemble, de la totalité des fournisseurs et des montants versés à l'administration aéroportuaire et aux fournisseurs au sol, WestJet a dégagé en moyenne, pour les six premiers mois, un bénéfice de 8,34 \$ ou 8,35 \$ par passager ou, comme nous le disons, « par invité ». Cela montre que le secteur dépend du volume d'affaires. Lorsqu'il est question d'une modification de 5 \$ sur les FAA ou quelque autre prélèvement, c'est très important pour nous, compte tenu de ces 8,34 \$.

Pour en revenir à ce que j'ai dit plus tôt... Effectivement, j'essaie de dire le maximum en ce moment. À propos de la responsabilité aux termes du projet de loi et des diverses entités, nous allons tous fournir de l'information, mais autant que je puisse dire, il n'y a qu'une seule entité à qui on demandera une indemnisation.

M. Martin Shields: Estimez-vous que le projet de loi C-49 fera augmenter les coûts pour le passager, en fin de compte?

M. Mike McNaney: Sans doute. Dans l'un des exposés qui ont été donnés dès le premier jour, je crois, on a dit qu'il ne faudrait pas demander si les transporteurs aériens peuvent améliorer leur prestation.

Cela me semble un peu étrange. Je ne peux pas améliorer ma prestation si j'ai des retards parce que j'ai des invités retardés par l'ACSTA. Je ne peux pas le faire non plus s'il y a des retards dans l'échange d'information avec les autorités réglementaires de l'autre pays pour assurer la sécurité de l'aviation et si on ne me dit pas si je peux emmener ou non tel ou tel passager. Je dois donc retarder le

vol. Je ne peux pas améliorer ma prestation s'il y a des retards aux installations de déglacage que je ne contrôle pas et que je n'exploite pas. Il n'y a pas moyen de s'en tirer.

M. Martin Shields: Air Canada.

M. David Rheault: Après ce que Mike vient de dire, je n'ai qu'un mot à ajouter au sujet des coûts, des taxes et des redevances.

Dans le mémoire que nous avons soumis au groupe d'experts de l'OTC, nous avons posé comme premier principe que notre secteur doit être reconnu comme un moteur de l'économie, ce dont le régime fiscal doit tenir compte. Outre ce que Mike a dit, nous avons aussi au Canada ce que nous appelons un loyer aéroportuaire. C'est un montant que l'aéroport doit payer à l'État, et ce montant est versé au Trésor. Cet argent n'est pas réinjecté dans le système. Le montant n'est pas négligeable. Au cours des dernières années, il a représenté des milliards.

Nous disons en somme que tout montant retiré de l'industrie doit y être réinjecté au moins en partie.

M. Martin Shields: Le projet de loi à l'étude va-t-il avoir une influence sur le prix de base des billets?

Mme Lucie Guillemette: Il nous serait un peu difficile de le dire. Il est certain que dans certains secteurs... Il y a les coûts des indemnisations, par exemple. À dire vrai, nous n'avons pas encore défini notre point de vue sur l'augmentation globale des coûts. Nous devons présumer que, dans certaines circonstances, par exemple, comme je l'ai dit à propos des indemnisations, il est important de comprendre l'impact de la proposition.

M. Martin Shields: Comme le règlement n'a pas été élaboré, c'est difficile? Très bien.

J'aurais cru que vous feriez une certaine analyse financière des conséquences pour vous.

M. David Rheault: Puis-je ajouter quelque chose? Pour l'instant, vous proposez des principes selon lesquels les passagers recevront une indemnisation. En ce moment, nous avons déjà des règles dans notre tarification qui prévoient une indemnisation dans la plupart des situations. Cela dépend du champ d'application du règlement. Voilà pourquoi il nous est difficile de dire au juste quel sera l'impact. Nous donnerons notre point de vue au cours des consultations.

• (1825)

M. Martin Shields: Je présumais que vous aviez des spécialistes en coulisse qui étudient toutes sortes d'idées sur l'évolution du dossier et que vous aviez toutes sortes de documents qui vous expliquent ce qui risque d'arriver.

De toute façon, mon temps de parole est probablement terminé.

La présidente: Effectivement.

Monsieur Badawey, à vous.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Merci de comparaître ce soir. Je ne veux pas nécessairement revenir sur ce qui est arrivé par le passé. Je m'intéresse davantage à l'avenir.

Deux des thèmes qui ont vraiment retenu notre attention ces deux derniers jours, ce sont la sécurité et l'entreprise. Comment pouvons-nous vous aider à devenir plus concurrentiels, à offrir une meilleure valeur et à mieux servir le consommateur?

Commençons par la sécurité. Nous avons discuté avec le secteur ferroviaire des enregistreurs vidéo et phonique. Vous savez sûrement ce que le projet de loi C-49 contient et ce qu'il recommande.

Ma question porte sur ce que vous avez actuellement dans votre secteur, ce qui n'est pas nécessairement un enregistreur vidéo, mais un enregistreur phonique. Croyez-vous que, avec ce matériel... Bien qu'il ne soit pas accessible, je le comprends, mais il peut l'être, si vous voulez vraiment adopter la nouvelle technologie... Croyez-vous pouvoir utiliser les enregistreurs phoniques pour la sécurité, la prévention et l'intervention?

Les enregistreurs de bord, les enregistreurs phoniques ont-ils servi ou les lignes aériennes voudraient-elles disposer d'une capacité accrue sur ces enregistreurs de bord?

M. Mike McNaney: Quant à l'utilisation d'enregistreurs pour la formation ou pour améliorer la sécurité, je vais dans une certaine mesure devoir vérifier avec l'administration centrale, à Calgary, pour vous communiquer des détails. Un aspect particulier de l'aviation commerciale tient aux éléments précis des opérations en vol. S'il se produit quelque chose d'anormal, l'information est communiquée à notre centre de commande des opérations. Les enregistreurs phoniques sont un moyen de faire la lumière sur le problème qui s'est produit, mais pour ce qui est des données concrètes sur ce qui se passe dans l'appareil et sur son comportement, il existe de solides communications qui ne sont pas nécessairement liées à l'enregistreur phonique même.

M. David Rheault: Je suis d'accord.

Je ne suis pas un expert.

Nous devrions avoir en matière de sécurité... Peut-être pourrions-nous vous présenter des renseignements plus précis, mais en général, nous avons en place de très solides procédures pour garantir la sécurité de nos opérations. Si vous avez d'autres questions sur l'utilisation des enregistreurs de conversations de poste de pilotage, nous pourrions vous communiquer les réponses plus tard.

M. Vance Badawey: Essentiellement, vos enregistreurs de conversations servent après coup au lieu d'être un moyen proactif d'assurer la discipline, par exemple. Ils ne sont pas utilisés à cette fin. On ne souhaite pas le faire.

J'irai droit au but. En ce moment, avec certaines choses qui se disent au sujet des enregistreurs vidéo et phoniques dans le secteur ferroviaire, il y a bien des opinions: jusqu'où la loi doit-elle aller en ce qui concerne la capacité du CP et du CN, dans ce cas, ou de tout autre transporteur ferroviaire? Quelles capacités devrait-on leur consentir en matière de discipline, de surveillance, et ainsi de suite?

Les transporteurs aériens souhaitent-ils se doter de la même capacité?

M. Mike McNaney: Chez WestJet, je ne suis au courant d'aucune discussion à ce sujet à l'interne.

M. Vance Badawey: Très bien. Voilà une réponse prudente. Merci.

Passons à la dimension commerciale. Comme je l'ai dit plus tôt dans ces échanges des derniers jours, nous avons abordé non seulement les questions qui se rattachent au projet de loi C-49, mais aussi la façon dont ce projet de loi peut contribuer à concrétiser la stratégie nationale plus large des transports, et notamment celle que

le ministre a esquissée, soit la stratégie des corridors de commerce que le ministre a exposée. Et cette stratégie porte sur le transport non seulement des marchandises, mais aussi des passagers, à l'échelle planétaire.

Comment percevez-vous le projet de loi, du point de vue de votre industrie, qui est intégrée à d'autres modes de transport des passagers et des marchandises pour mieux positionner le Canada, à l'égard de cette ressource mise à la disposition du consommateur, qu'il voyage pour affaires ou pour ses activités courantes?

• (1830)

M. Mike McNaney: Bonne question. Et je peux dire en toute honnêteté que ne nous sommes pas préparés à y répondre.

J'en reviendrais à d'autres éléments abordés à propos d'autres questions concernant l'établissement pour les consommateurs d'attentes générales et la création d'une norme de service de base que l'industrie devrait respecter. Cela n'est pas sans utilité.

Les questions plus larges qui portent sur les corridors? Je ne crois pas qu'il faille en faire grand cas, à vrai dire. D'autres enjeux dont nous avons parlé et dont le projet de loi ne traite pas auraient une certaine pertinence. Il y a des questions de reddition des comptes dont nous avons parlé à propos d'autres niveaux, avec d'autres acteurs. Je pense aussi à des observations faites il y a un moment sur la nécessité de reconnaître que l'aviation est un moteur de l'économie.

Globalement, je n'ai pas l'impression que nous soyons nécessairement perçus comme un moteur de l'économie. Nous sommes le seul mode de transport entièrement à la charge de l'utilisateur. Si je considère d'autres modes de transport, leurs modalités de gouvernance et l'apport de fonds publics, je dois dire que les choses se passent bien différemment dans notre secteur.

Si nous voulions donner une certaine impulsion à ces corridors et si l'aviation commerciale devait y jouer un rôle important, nous devrions nous pencher sur les politiques régissant ces autres modes de transport et voir s'il est possible de les appliquer à l'aviation.

M. Vance Badawey: Bon point de vue. Je vais demander que vous comparaisiez de nouveau lorsque nous passerons à la prochaine étape, l'adoption du projet de loi C-49, et que nous examinerons les moyens de mettre en oeuvre certaines des recommandations de la stratégie globale et, pour les lignes aériennes, les moyens d'intégrer les données, le dispositif logistique et l'acheminement des marchandises à l'échelle mondiale, et même le transport des personnes. Comment pouvez-vous participer et, comme moteur de l'économie, mieux positionner le Canada parce que nous aurions en place l'infrastructure des transports nécessaire?

Merci.

M. David Rheault: Pour répondre à cette question sur le projet de loi C-49, je dirai que, à mon sens, le régime d'examen proposé pour les coentreprises est très constructif. Cela peut aider à développer l'infrastructure canadienne et à mettre en place de nouvelles portes d'entrée partout au Canada pour ouvrir notre pays au monde et faciliter la circulation des personnes et des biens.

M. Vance Badawey: Très bien. Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block, à vous.

Mme Kelly Block: Je ne croyais pas que c'était déjà mon tour. Merci beaucoup.

J'ai une question à poser aux témoins d'Air Canada.

Vous dites dans votre mémoire, à la dernière page de la conclusion:

Air Canada recommande donc au gouvernement de faire preuve de prudence et de parvenir à un juste équilibre avec le projet de loi C-49 afin de ne pas désavantager, sur le plan concurrentiel, le Canada et les sociétés aériennes canadiennes.

Croyez-vous que le projet de loi C-49 répond à cette attente?

M. David Rheault: Non, nous ne le croyons pas. Au fond, ce que nous disons dans notre mémoire, c'est que nous sommes dans un secteur très concurrentiel, ce qui est bien, mais que le principe du projet de loi C-49 qui prévoit une indemnisation bien établie et un certain régime, doit aussi tenir compte de l'enjeu plus vaste de la concurrence dans l'industrie.

C'est un point de vue que nous ferons valoir au cours des consultations sur le règlement, car nous croyons que celui-ci doit tenir compte de la concurrence dans l'industrie et des circonstances de son application, si on le compare à ce qui se fait ailleurs.

Mme Kelly Block: Je vais essayer de voir si je vous comprends bien.

Vous croyez que le projet de loi C-49 a trouvé le juste milieu pour préserver un avantage concurrentiel pour vos lignes aériennes.

M. David Rheault: Désolé si je ne me suis pas exprimé clairement.

Ce que nous avons dit, en somme, c'est que l'équilibre à trouver dépendra du contenu du règlement, de l'importance de l'indemnisation et des circonstances de l'application. Dans notre mémoire, nous écrivons qu'il faut être conscient, lorsqu'on fait ces choix, des conséquences possibles pour la compétitivité.

Lorsque le projet de loi C-49 a été présenté, toutes les déclarations du ministre ont été claires: il n'était pas question de mettre en péril la compétitivité du secteur des transports aériens. C'est là un message dont nous avons pris bonne note, car nous travaillons dans un environnement très complexe et concurrentiel, et nous voulons nous assurer que le règlement d'application du projet de loi C-49 tient compte de ce message.

•(1835)

Mme Kelly Block: D'accord.

Vous affirmez également dans votre mémoire qu'il faudrait modifier la définition du terme « Canadien » qui figure dans le projet de loi C-49 pour veiller à ce que les objectifs de la politique qui sous-tend les nouvelles règles sur la propriété étrangère soient respectées. Pourriez-vous expliciter? Comment voudriez-vous que cette définition soit modifiée?

M. David Rheault: Excellente question.

Dans l'annexe de notre mémoire, nous avons proposé un libellé. Essentiellement, nous voulons ajouter l'idée de propriété directe ou indirecte par une entité étrangère ou l'idée qu'une entité étrangère ne peut être affiliée ni agir de concert. Ces notions viennent d'autres lois sur les sociétés et garantissent que l'intention poursuivie est d'imposer certaines limites à la propriété étrangère, mais nous voulons avoir un libellé qui précise ces limites et assure qu'on ne contourne pas l'intention du législateur ou qu'une entité ne peut pas faire indirectement ce qu'il lui est interdit de faire directement.

Mme Kelly Block: Oui, nous...

M. David Rheault: Peut-être devrais-je m'exprimer en français pour que l'interprète dise mieux les choses que moi.

Mme Kelly Block: Non. On nous a souvent fait des reproches à la Chambre parce que nous tentions justement de faire cela.

Je n'ai plus de questions, madame la présidente.

Je tiens à vous remercier de nouveau d'être parmi nous.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vais de nouveau m'adresser aux représentants d'Air Canada.

Je veux m'assurer de bien comprendre l'une de vos premières recommandations. Vous y parlez de simplifier le régime et de le rendre plus efficace en l'appliquant uniquement aux vols quittant le Canada, comme le fait le régime américain en se limitant aux vols qui quittent les États-Unis.

Je vais utiliser comme exemple mon dernier voyage, dont la destination était le Rwanda. Disons que, à titre de consommateur, je m'adresse à Air Canada pour l'achat du billet et que, comme il n'y a pas de vol direct, je dois passer par Bruxelles. Est-ce à dire que, parce que je suis parti du Canada avec Air Canada, vous serez responsable de moi pendant tout le trajet? Si je faisais face à un refus d'embarquement à Bruxelles, et non pas pour le vol d'Air Canada, devrais-je m'adresser à vous ou aux gens de Bruxelles?

M. David Rheault: Premièrement, le système doit s'appliquer aux vols qui quittent le Canada. C'est le programme NEXUS, qui est lié à la juridiction canadienne, qui est le plus simple. En effet, lorsque vous revenez de la Belgique, par exemple, le système européen est en vigueur. Or si deux systèmes sont en vigueur pour le même vol, la situation devient compliquée pour le passager et complexe à administrer pour le transporteur.

M. Robert Aubin: Que se passe-t-il si le problème survient non pas à mon départ de Montréal mais à Bruxelles, quand j'effectue ma correspondance?

M. David Rheault: Si votre problème survient à Bruxelles, il sera régi par le règlement européen déjà en vigueur et c'est auprès de la compagnie aérienne qui effectue le vol que vous pouvez faire un recours.

M. Robert Aubin: Même si c'est Air Canada qui m'a vendu le billet, dans le cadre de sa coentreprise?

M. David Rheault: Oui. Le règlement européen spécifie que la responsabilité incombe au transporteur qui effectue le vol parce que c'est lui qui contrôle l'opération. Nous voudrions qu'un amendement faisant en sorte que ce principe, qui est déjà en vigueur dans la réglementation européenne, soit intégré à la réglementation canadienne.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Je vais maintenant me tourner vers Mme Pavlovic pour parler de la charte.

Il me semble que nous n'avons pas à réinventer la roue lorsqu'il s'agit de créer une charte. En effet, plusieurs pays l'ont fait avant nous.

Est-ce qu'il existe un modèle particulièrement probant dont nous pourrions nous inspirer pour rédiger notre propre charte canadienne?

[Traduction]

Mme Marina Pavlovic: Permettez-moi seulement d'ajouter quelque chose à propos des liens géographiques.

Se limiter aux vols qui partent du Canada aurait du sens si tous les autres pays du monde assuraient une protection équivalente. L'Union européenne le fait, mais une centaine de pays n'assurent aucune protection ou alors une protection inférieure.

En agissant de la sorte, nous priverions un certain nombre de personnes de toute protection. Cela me paraît très important. Là encore, les difficultés résident dans les menus détails. Il faut voir comment nous nous y prendrons, mais il n'existe vraiment aucune uniformité dans le monde.

Pour répondre à votre question, je dirai que la directive de l'Union européenne est un bon début. On ne peut pas la reprendre intégralement au Canada, et il faut être prudent lorsqu'on pense à importer dans un pays les pratiques d'un autre, mais je crois que les Européens ont réfléchi beaucoup plus longtemps à la question que nous ne l'avons fait, et nous pouvons tirer des enseignements non seulement de leurs réussites, mais aussi de leurs erreurs.

• (1840)

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur Rheault, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. David Rheault: J'aimerais revenir sur ce que madame a dit.

Ce sujet pourrait faire l'objet d'une convention internationale, comme la Convention de Montréal, qui uniformise certaines règles en matière de responsabilité.

Voici un exemple de ce qui se passe quand on applique le système à l'extérieur du Canada: quand un passager part d'Israël, fait une escale en Europe et arrive au Canada, trois régimes de responsabilité se seront alors appliqués à ce passager, à des niveaux différents et à des transporteurs différents. Cela complexifie l'administration pour nous, les transporteurs, mais la rend aussi plus difficile à comprendre pour le passager, qui veut savoir à quelle porte frapper et quelle indemnisation il peut obtenir. Pour nous, cela devient très complexe à gérer, ce qui retarde les choses.

M. Robert Aubin: C'est pourquoi j'aimerais faire affaire avec celui de qui j'ai acheté le billet.

[Traduction]

La présidente: Une autre question, monsieur Aubin?

[Français]

M. Robert Aubin: Oui. Je vais être très bref.

Il y a une compétitivité accrue entre les entreprises. Je vous donne deux exemples de modification qui ont été apportées au cours des dernières années. Le ratio agent de bord/passagers est passé de 40 à 50 et le plafond du financement des capitaux étrangers a été modifié. Est-ce acceptable qu'on ne le fasse que pour quelques compagnies qui, j'imagine, ont fait un lobbying plus fort de ce côté parce que c'est ce dont elles avaient besoin au moment où elles l'ont fait? Ne serait-il pas mieux que, chaque fois qu'on apporte une modification, elle s'applique de façon uniforme à l'ensemble de l'industrie?

M. David Rheault: Pour nous, il s'agit du principe du *level playing field* — je n'ai jamais trouvé d'équivalent français à cette expression. On peut parler de terrain égal ou de concurrence égale. C'est un principe important.

Il y a eu des changements législatifs, par exemple les exemptions qui ont été accordées à certains transporteurs en ce qui concerne le

capacité de propriété étrangère. Pour nous, cela devient une question de principe. Nous croyons que tous les transporteurs devraient pouvoir bénéficier des mêmes règles parce que nous opérons dans la même industrie et que nous nous faisons concurrence pour les mêmes passagers. Par conséquent, le même régime devrait s'appliquer à tout le monde.

[Traduction]

M. Mike McNaney: Très rapidement, je dirai que, en ce qui concerne la propriété étrangère, il nous faut aussi reconnaître qu'il n'existe pas d'OMC pour l'aviation commerciale. Il n'y a pas d'accord mondial unique. Dans les accords bilatéraux avec les pays où nous avons des activités, on ne peut pas faire abstraction de la dimension nationale. Quant aux 49 %, si on élimine ce seuil ou si on va au-delà, on se retrouvera avec divers problèmes. Il faudra voir par exemple si on peut être considéré comme exploitant canadien aux termes d'un accord bilatéral avec un autre pays.

Il existe un contexte plus large, et c'est pourquoi les États-Unis ont opté pour 25 % et l'UE passera à 49 %. Il est très intéressant de constater que certains de ces transporteurs et entités perçus comme les plus importants qui sont actifs au niveau mondial n'acceptent aucune propriété étrangère. Ils considèrent la ligne aérienne comme un atout concurrentiel pour assurer leur croissance économique.

La présidente: Monsieur Fraser, à vous.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup, madame la présidente.

Il est probable que nous n'aurons le temps de poser qu'une question, peut-être deux. La plupart d'entre nous prenons l'avion deux fois par semaine lorsque la Chambre siège, et je dois dire que, la plupart du temps, le service est plutôt bon. J'ai dit l'autre jour, lorsque nous recevions le premier groupe de témoins, à quel point il est exaspérant de voir sur Internet des vidéos sur le traitement scandaleux réservé à certains. Nous savons tous à quel point il est irritant que des vols soient surséservés et qu'on doive assister à ces enchères bizarres ou qu'on ait du mal à obtenir un siège près de son enfant. J'ai parlé d'un incident où mes chaussures de basket de pointure 16 se sont retrouvées sur le carrousel, au terme d'un long vol. C'est très irritant.

WestJet, vous dites que vous pouvez accepter cette déclaration des droits, qu'elle est bonne et que vous avez hâte de connaître les détails qui seront arrêtés par règlement.

Air Canada, vous avez proposé quelques amendements qui, bien franchement, me préoccupent. À propos de ces droits, j'espère que, grâce à la concurrence, vous allez relever le niveau, exiger des comptes les uns des autres et m'offrir la meilleure expérience possible comme voyageur.

Les amendements proposés me font craindre que vous ne nous demandiez pas de relever la barre, mais plutôt, au nom de l'harmonie et de la facilité de fonctionnement, de réduire le minimum exigé. Lorsque je songe à l'adoption de la Convention de Montréal pour ce qui est des bagages, des départs d'un aéroport américain ou des obligations du transporteur comme celles de l'UE, dont vous avez parlé, je me demande si nous ne risquons pas d'abaisser le minimum exigé. À mon sens, ce n'est pas là un échange qui porte sur les droits.

M. David Rheault: Je voudrais simplement ajouter quelque chose. Si on prend l'exemple précis de la responsabilité pour les bagages, si on applique aux voyages intérieurs la limite fixée dans la Convention de Montréal, on relèvera le minimum, car cette convention l'établit à environ 2 000 \$ en ce moment, alors que les limites et la tarification varient entre 500 \$ et 1 500 \$.

Nous demandons en somme, si une limite s'applique au niveau international, pourquoi ne pas adopter cette limite pour les vols intérieurs, puisque ce serait plus facile à gérer. Le client saurait qu'il existe une nouvelle limite pour les deux types de vol. Le système est plus simple pour nous, et donc plus efficace.

● (1845)

M. Sean Fraser: Je voudrais creuser cette question davantage.

J'ai encore une question et il ne nous reste qu'une minute environ.

Mme Pavlovic a soulevé une question importante au sujet de la possibilité pour des tiers de faire des réclamations au sujet de problèmes systémiques. C'est un débat qui a cours dans le monde en ce moment à propos des droits de la personne.

Une ONG pourrait-elle se charger d'une cause au nom d'un groupe important de plaignants qui ne peuvent la porter eux-mêmes? Cela vous semble-t-il possible, raisonnable et pratique, dans le contexte de l'industrie de l'aviation et de la Déclaration des droits des passagers aériens?

M. David Rheault: Dans notre mémoire soumis au groupe d'experts, nous avons abordé la question. Pour déposer une plainte, il faut avoir un intérêt direct. C'est un principe que nous avons fait valoir auprès du groupe d'experts de l'OTC. On le retrouve dans une certaine mesure dans le projet de loi C-49, et cela nous convient, même si nous avons proposé des amendements pour rendre les choses plus claires.

M. Sean Fraser: Je crois que nous n'avons plus de temps.

Si Mme Pavlovic voulait dire quelque chose, pourrions-nous peut-être lui permettre de répondre brièvement?

La présidente: Nous pourrions nous permettre une minute encore.

Mme Marina Pavlovic: Merci.

La Cour suprême du Canada est actuellement saisie d'une affaire qui sera entendue le 2 octobre. Il s'agit de la possibilité pour des tiers qui ne sont pas parties à une affaire de mener une contestation dans certaines provinces. Il me semble important que des tiers puissent intervenir. Il ne s'agit pas nécessairement d'encourager l'industrie des plaintes. Vous entendrez peut-être demain un représentant de ce secteur. Il s'agit plutôt de permettre les contestations légitimes de pratiques systémiques, contestations dont un simple consommateur ne peut pas se charger.

Je suis très favorable à une disposition qui autoriserait des tiers qui ont un certain intérêt, et pas n'importe quel tiers, à intervenir dans ce genre de dossier.

La présidente: Très bien. Merci beaucoup à tout le monde.

Tout le monde semble satisfait de toutes les réponses. Vous avez donc fait du bon travail.

Merci beaucoup à vous tous d'avoir participé à la séance de ce soir.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>