



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 060 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 26 février 2013

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 26 février 2013

• (1530)

[Traduction]

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

Je tiens à remercier tous nos témoins d'être ici aujourd'hui. Je rappelle aux députés et aux témoins qu'il y aura des votes aujourd'hui. Cela ne devrait rien changer à la durée de notre réunion, mais je veux quand même qu'on commence à temps.

Sans plus tarder, je vais céder la parole à notre premier invité, M. Ballantyne, de la Coalition des expéditeurs par rail.

Je vous prierais de ne pas dépasser 10 minutes.

M. Robert Ballantyne (président, Coalition des expéditeurs par rail): Merci beaucoup. Je vais partager une partie de mon temps de parole avec Wade Sobkowich. Nous sommes tout à fait ravis d'avoir l'occasion de présenter au comité le point de vue des expéditeurs sur le projet de loi C-52.

Les 16 associations membres de la Coalition des expéditeurs par rail, ou la CER, représentent une partie importante de la clientèle du transport ferroviaire, et on estime que les entreprises membres de ces associations sont à l'origine de plus de 80 % des revenus canadiens du CN et du CP.

L'ensemble des 16 associations membres de la CER appuient les six modifications que nous vous proposons d'apporter au projet de loi C-52.

Le projet de loi C-52 constitue la réponse du gouvernement aux problèmes de service de longue date qui ont été cernés et quantifiés par le comité indépendant de l'examen des services de transport ferroviaire de marchandises et ses consultants. Dans le cadre de son enquête indépendante, NRG Research Group a découvert que, relativement à la question de savoir si les expéditeurs étaient satisfaits du service des compagnies de chemin de fer, seulement 17 % des répondants ont accordé une note de 6 ou de 7 sur une échelle de 1 à 7, 7 signifiant « très satisfait ». Selon la même enquête, 62 % des expéditeurs ont déclaré avoir subi des conséquences financières à la suite d'un piètre rendement.

Le problème fondamental sous-jacent tient à la domination du marché. En effet, le marché du transport ferroviaire de marchandises ne fonctionne pas comme un marché concurrentiel normal; il s'agit d'un marché dominé par les vendeurs. Le comité de l'examen des services de transport ferroviaire de marchandises a reconnu ce fait. Voici ce qu'on peut lire à la page 50 de son rapport final:

« Ce pouvoir sur le marché des chemins de fer entraîne un déséquilibre dans les relations commerciales entre les chemins de fer et les autres intervenants.

Le ministre Lebel, dans son témoignage livré le 12 février devant votre comité, a fait allusion à la même conclusion et a affirmé ceci:

« Il est essentiel pour le comité de comprendre la nécessité d'adopter ce projet de loi. Nous ne parlons pas ici du libre marché habituel. Dans les faits, bon nombre d'expéditeurs disposent de choix limités pour le transport de leurs produits. Par

conséquent, il est nécessaire de légiférer afin de donner aux expéditeurs de meilleurs outils pour négocier des accords de service avec les sociétés ferroviaires.

Le comportement des entreprises monopolistiques est bien connu depuis le XIX^e siècle; d'ailleurs, bon nombre des leçons tirées reposaient sur le comportement des compagnies de chemin de fer de la même époque. Le droit canadien a reconnu cette position dominante pendant plus d'un siècle.

Dans ce contexte, les dispositions sur l'abus de position dominante prévues par la Loi sur la concurrence — c'est-à-dire les articles 78 et 79 de la loi — sont d'un intérêt particulier.

Voici les lignes directrices du Bureau de la concurrence — et j'insiste sur le fait qu'elles ne régissent pas l'industrie ferroviaire, mais elles peuvent tout de même nous éclairer — ou l'approche générale du bureau pour évaluer les allégations d'abus de position dominante:

« Une part de marché inférieure à 35 % ne suscitera généralement pas d'inquiétudes quant à l'existence d'une puissance commerciale ou d'une dominance.

« Une part de marché de 35 % et plus donnera généralement lieu à un examen.

« Dans le cas d'un groupe d'entreprises visées par une allégation de domination conjointe, une part de marché combinée de 60 % ou plus donnera généralement lieu à un examen.

Dans le cas du marché de transport ferroviaire de marchandises, le CN et le CP contrôlent 97 % des revenus du marché. On soulève souvent le problème de la concurrence des autres moyens de transport. Même si, dans certains cas, il peut y avoir des options concurrentielles, par exemple le transport par camion ou par navire, en réalité, changer de moyen de transport n'est pas une solution valable dans la plupart des cas.

D'après les discussions, il semble que le gouvernement et les autres intervenants préconisent des « solutions commerciales ». Tout au long de l'examen des services et des initiatives de suivi, les expéditeurs ont dit préférer des solutions qui seraient « commerciales ». Or, il faut d'abord un marché concurrentiel qui fonctionne normalement et dans lequel il existe un équilibre raisonnable entre les acheteurs et les vendeurs. En l'absence d'un tel équilibre, le seul recours qui s'offre aux parties défavorisées est celui d'envisager un cadre législatif qui sert de substitut à la concurrence habituelle.

Le ministre et son personnel vous ont parlé de la structure et des dispositions du projet de loi C-52, qui sont conçues pour influencer sur le comportement des compagnies de chemin de fer, de sorte qu'on crée un contexte comparable à un marché où règne une concurrence efficace. La CER a signalé que l'application du projet de loi C-52 permettra de changer la donne, malgré le peu de jurisprudence ou d'expérience pertinentes mises à la disposition de l'office ou des arbitres. Toutefois, selon la CER, il y a lieu de renforcer le projet de loi afin de réduire le plus possible les incertitudes, de guider de façon plus explicite les arbitres et de limiter la possibilité des compagnies de chemin de fer de présenter des constatations judiciaires visant à nuire à l'intention du Parlement, à retarder les décisions et à entraîner les expéditeurs, petits et grands, dans des batailles juridiques coûteuses.

• (1535)

La CER a six recommandations, que je vais vous présenter très brièvement. Nous en avons remis des copies aux membres du comité, et mes collègues en discuteront de façon de plus détaillée. Voici donc les recommandations.

Premièrement, on recommande de préciser que l'obligation de service est conçue pour répondre aux besoins de l'expéditeur, avant d'énoncer les obligations proprement dites.

Deuxièmement, on devrait permettre à l'arbitre de rendre une décision sur le contrat dans son ensemble, au lieu de se limiter uniquement aux parties liées à l'exploitation; autrement dit, le service se différencie quelque peu de l'exploitation.

Troisièmement, il faudrait établir clairement que les modalités de règlement de différends, y compris celles concernant les dommages, peuvent être incluses dans un contrat par un arbitre afin de réduire les coûts et les retards subséquents au moment de régler des problèmes.

Quatrièmement, on recommande d'éliminer l'échappatoire qui permet aux compagnies de chemin de fer d'imposer des frais indéterminés à un seul expéditeur, sans que celui-ci ne dispose du moindre recours.

Cinquièmement, il faudrait préciser que l'expéditeur peut décider quels points feront l'objet de l'arbitrage.

Sixièmement, on devrait éliminer la préséance donnée indûment aux obligations de réseau des compagnies de chemin de fer, qui dépassent largement les obligations de service des expéditeurs.

Sur ce, j'aimerais céder le reste de mon temps de parole à mon collègue, M. Sobkowich.

Le président: Vous avez un peu moins de quatre minutes.

M. Wade Sobkowich (représentant, directeur exécutif, Western Grain Elevator Association, Coalition des expéditeurs par rail): Nous remercions le gouvernement d'accorder une grande priorité au service ferroviaire dans le cadre de son programme législatif. Le milieu des expéditeurs dans son ensemble a participé à une multitude de processus avant qu'on en arrive au projet de loi C-52. C'est le fruit d'un travail qui a commencé en 2006 et qui, on l'espère, permettra enfin d'instaurer le filet de sécurité nécessaire en vue d'assurer une responsabilité équilibrée.

Afin d'éviter de rendre les dispositions législatives inefficaces ou néfastes pour les expéditeurs, il faut apporter six séries d'amendements au projet de loi C-52. On ne saurait trop insister sur l'importance d'intégrer l'ensemble des six amendements. J'ajouterai que ces amendements viennent compléter l'effort de modernisation requis pour qu'on attribue une plus grande part du gâteau au service, au lieu de se contenter de diviser le tout différemment. Si on n'adopte

pas tous ces amendements, il se peut que le projet de loi, au lieu de favoriser la croissance prévue de notre économie, ait pour effet involontaire de la freiner.

D'autres témoins parleront des points 1, 2, 4, 5 et 6, mais je serai heureux de répondre à toutes vos questions. Pour ma part, j'ai choisi de m'attarder sur le troisième point présenté dans le mémoire de la CER, que tout le monde a reçu, je crois. Ce point concerne la nécessité d'établir un mécanisme rapide permettant de verser à l'expéditeur des dommages-intérêts prédéterminés pour les pertes résultant d'une interruption de service.

L'amendement en question vise à combler une lacune qui existe dans l'avant-projet de loi C-52 en ce qui concerne les petits expéditeurs. Ma perspective est celle d'un expéditeur de grains. Je suis membre de la CER, mais je représente la Western Grain Elevator Association. Dans notre contexte, tous les exploitants de silos à grains sont de petits expéditeurs puisque chaque silo sert essentiellement à expédier des marchandises sur une petite zone. La meilleure façon d'illustrer le problème que l'amendement numéro 3 tente de corriger, c'est par un exemple. Alors, le voici en deux minutes.

En général, on nous donne 24 heures pour charger un train-bloc de grains. Si nous n'y arrivons pas, les conséquences sont établies selon un tarif ferroviaire. Nous n'avons rien contre cette mesure disciplinaire. Par exemple, si un expéditeur de grains prévoit l'arrivée d'un train-bloc à un emplacement de silo le mardi, on cessera d'habitude de recevoir les marchandises des agriculteurs à cet emplacement durant le chargement pour que le personnel affecté à cette tâche puisse charger le train. Un délai de 24 heures signifie que, dans le cas d'une centaine de wagons, il faut environ 14 minutes pour charger chaque wagon. L'entreprise doit donc être très efficace.

Lorsque le train n'arrive pas le jour prévu par la compagnie de chemin de fer, nous faisons face à des coûts supplémentaires de main-d'oeuvre ainsi qu'à des coûts de surtemps durant la fin de semaine. Et si le train ne se présente pas la fin de semaine, nous venons alors de payer le personnel à temps et demi. Il faut donc reporter les arrivages des agriculteurs, ce qui cause de graves problèmes aux exploitations agricoles, sans oublier le risque de créer une congestion des livraisons. Si trois jours plus tard, le train n'est toujours pas là, cela signifie que nous avons fermé ce silo pendant trois jours. Dans certains cas, le silo est plein, et on ne peut pas accepter d'autres marchandises. Lorsque les wagons ne se pointent pas, nous devons refuser les marchandises de ces agriculteurs, ce qui perturbe le système.

Quand le train arrive à un silo terminal plus tard que prévu, il est fort probable qu'on s'en occupe avant d'autres expéditions. Il en résulte un entassement de wagons, ce qui entraîne des délais de déchargement plus longs, exposant ainsi les entreprises à des frais de surestaries imposés par les compagnies de chemin de fer. Si les exploitants de terminaux attendent l'arrivée de ces wagons, ils risquent aussi de devoir payer des frais de surestaries aux navires, ce qui coûte très cher. Ou encore, il se peut que le navire soit déjà parti, auquel cas le terminal reste pris avec ce stock. Il est raisonnable de supposer que les coûts supplémentaires imposés à l'expéditeur, dans notre exemple, se chiffrent à 50 000 \$. Au terme du projet de loi C-52, les compagnies de chemin de fer ne sont pas tenues d'indemniser les expéditeurs de toute portion de ces pertes. Voilà donc la lacune que nous essayons de combler de notre mieux pour nous assurer que cette mesure législative atteint ses objectifs.

À cet égard, nous proposons une modification à l'alinéa 169.31(1) b) afin de permettre à l'expéditeur, s'il le veut, de soumettre à l'office, aux fins d'arbitrage, les modalités permettant de déterminer s'il y a bien eu une interruption de service ainsi que la façon d'évaluer les dommages et l'indemnité à verser à l'expéditeur pour les pertes résultant d'une telle interruption. L'usage pratique d'un accord sur les niveaux de service, ou un ANS, sera très limité si, pour obtenir réparation à la suite d'un manquement, l'expéditeur se voit obligé d'intenter une procédure devant l'office ou un tribunal ou de se fier au régime proposé de sanctions administratives pécuniaires. Il n'est pas pratique pour les expéditeurs de toujours entreprendre des poursuites coûteuses et prolongées devant l'office ou un tribunal.

Le fait de permettre l'ajout de mécanismes de règlement des différends dans un ANS soumis à l'arbitrage augmentera la réactivité de la compagnie de chemin de fer aux problèmes de service qui surviennent après l'établissement d'un ANS. Le concept de responsabilité équilibrée entre les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires est possible si on peut déterminer de façon simple et rapide des mécanismes d'indemnisation des expéditeurs pour les interruptions du service ferroviaire.

• (1540)

Le président: Merci, monsieur Sobkowich.

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

Madame Cobden.

Mme Catherine Cobden (vice-présidente exécutive, Association des produits forestiers du Canada): Merci beaucoup. Je suis heureuse d'être ici.

Je salue les efforts déployés par le comité pour examiner ce projet de loi. Comme Bob Ballantyne l'a déjà dit, nous, les expéditeurs, demeurons unis devant la nécessité de cette mesure législative. Je suis ici aujourd'hui pour représenter les expéditeurs de produits forestiers d'un bout à l'autre du pays. Mes observations ne porteront pas sur l'association, mais elles s'appuieront directement sur les commentaires des expéditeurs que nous représentons.

J'aimerais souligner que je suis accompagnée aujourd'hui d'un expéditeur, M. Brian McGurk. Il est au service de Resolute Forest Products. C'est lui qui dirige les expéditions de cette entreprise d'un bout à l'autre du pays. Il préside également le comité des transports de l'Association des produits forestiers.

Nous comptons aussi parmi nous Allan Foran, de la firme Aikins, MacAulay & Thorvaldson. Il est notre conseiller juridique, et je l'ai invité ici pour qu'il nous aide à démêler, au besoin, des questions juridiques qui pourraient s'avérer utiles.

Au nom des membres de l'Association des produits forestiers du Canada, ainsi que des 230 000 employés et 200 collectivités rurales que nous représentons, j'aimerais remercier le gouvernement du travail qu'il a fait à ce jour pour préparer le projet de loi C-52. Cette mesure législative nous propulse vers l'avant et, le jour où elle sera adoptée, nous aurons plus de poids que maintenant. Cependant, nous tenons à faire quelques simples suggestions qui sont d'une importance cruciale pour améliorer la valeur concrète du projet de loi et réduire le plus possible le fardeau réglementaire.

Avant d'entrer dans les détails, j'aimerais vous faire part de quelques observations sur l'expérience des expéditeurs de produits forestiers afin de vous aider à comprendre pourquoi il faut bien s'y prendre dans ce domaine si essentiel. Les entreprises membres de l'APFC représentent une partie importante de l'économie rurale. Nous représentons également une part importante des affaires des

compagnies de chemin de fer. Selon nos estimations, il s'agit d'environ 20 %. Bien que nos installations manufacturières soient situées en milieu rural, nous desservons un marché mondial très vaste. Plus de 85 % des produits que nous fabriquons dans les petites localités du nord sont expédiés aux quatre coins du monde, sur un marché international exigeant. Peu importe si nous expédions nos produits vers la Chine, l'Europe ou les États-Unis, nous avons besoin de réseaux de transport rapides, prévisibles et rentables pour répondre aux besoins de ces clients mondiaux éclairés.

Je voudrais ajouter que nous croyons en une économie de libre marché. Toutefois, il est déplorable de voir qu'un élément clé de nos activités, à savoir le réseau de transport ferroviaire, n'est pas basé sur le libre marché, ce qui nous met régulièrement des bâtons dans les roues. En effet, si on tient à ouvrir le Canada à l'économie mondiale, l'ultime frontière qu'il reste à franchir — si vous aimez Star Trek —, c'est de régler le déséquilibre du pouvoir de marché dont jouissent actuellement les compagnies de chemin de fer.

C'est dans un tel contexte que l'APFC applaudit à l'intention du projet de loi C-52. Vous avez pris des mesures pour améliorer l'efficacité, l'efficience et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire de marchandises afin de redresser le déséquilibre actuel auquel nous faisons face dans le réseau ferroviaire.

Dans son témoignage du 12 février, le ministre Lebel est allé plus loin en expliquant l'intention critique, lorsqu'il a exhorté le comité à comprendre pourquoi le projet de loi est vital. Mon collègue, Bob Ballantyne, a déjà lu la citation, mais je vais simplement répéter ce que le ministre Lebel dit au tout début: « Nous ne parlons pas ici du libre marché habituel. »

Les entreprises membres de l'APFC souscrivent entièrement à l'objectif de créer les conditions nécessaires pour permettre des relations commerciales fructueuses. Bien entendu, c'est ce sur quoi nous nous entendons, et il serait normalement possible d'atteindre un tel objectif dans le contexte d'un marché libre. Idéalement, nous n'aurons jamais à invoquer cette mesure législative.

Sachez que notre bonne foi à l'égard de ce point est très solide. En fait, nous avons essayé de négocier notre propre entente commerciale avec une des compagnies de chemin de fer sur le même sujet avant cette initiative réglementaire, mais nous avons échoué lamentablement. Ayant dirigé l'exercice pour le compte des entreprises membres de l'APFC, je peux dire, d'après mon expérience personnelle, que la collectivité des expéditeurs n'a pas d'autres choix que de s'en tenir à une mesure législative solide pour placer les discussions avec les compagnies de chemin de fer dans un contexte commercial plus équilibré.

Je le répète, nous appuyons entièrement l'intention du projet de loi et, dans le but de veiller à ce que les objectifs du projet de loi soient bel et bien atteints, les expéditeurs des produits forestiers font trois recommandations importantes.

• (1545)

La première recommandation est d'éliminer toute mention « d'exploitation ». Il faut seulement retirer cette expression. Cela évitera de nuire à l'objectif de rendre les règles du jeu équitables dans les relations entre les entreprises. Les références aux données d'exploitation engendrent des conséquences involontaires, à savoir d'ajouter des coûts, de créer un déséquilibre d'information et de réduire l'objectif et les pouvoirs de la mesure législative.

La deuxième recommandation vise à rayer toute référence aux obligations vis-à-vis des autres expéditeurs et des tierces parties. Le retrait de ces références assurera que nous ne détournerons pas le processus d'arbitrage de son véritable objectif, soit d'aborder le service inadéquat obtenu par l'expéditeur.

La troisième recommandation est d'ajouter un nouvel article qui définirait « installations convenables » et « obligations de service ». La mesure à cet égard devrait être simple. Tous les participants aux précédents processus, dont l'examen des services de transport ferroviaire de marchandises et le processus de facilitation Dinning, ont convenu des éléments qui définissaient les obligations de service. Nous estimons que si ce n'est pas clairement énoncé dans la loi, nous risquons d'avoir de lourdes procédures judiciaires qui délimiteront et éroderont l'objectif et la nature du projet de loi. Je vous fais davantage confiance qu'aux avocats à cet égard.

Une description détaillée des trois modifications vous a été distribuée. Je n'en ai fait qu'un survol, mais j'espère vous en avoir assez dit pour vous donner une bonne idée de leur objectif.

En guise de conclusion, à mesure que les entreprises canadiennes essayent de se tailler une place à titre de fournisseurs privilégiés dans le monde, il nous faut un réseau ferroviaire efficace et fiable. Votre examen du projet de loi est par conséquent essentiel.

Les membres de l'APFC vous remercient de prendre le temps d'examiner les présents enjeux. Nous vous demandons votre soutien à l'égard de nos amendements en vue de garantir le succès du projet de loi. Merci de votre attention.

• (1550)

Le président: Merci beaucoup, madame Cobden.

Nous allons maintenant passer aux Producteurs de grains du Canada. Richard Phillips, allez-y.

M. Richard Phillips (directeur général, Producteurs de grains du Canada): J'ai en fait un document. Il n'y a pas vraiment beaucoup de texte, mais je vais y faire allusion au cours de l'exposé.

Tout d'abord, j'aimerais remercier le ministre Ritz et le ministre Lebel de leur travail au sujet du présent projet de loi. Je souligne également le travail réalisé auparavant par le ministre Strahl et Rob Merrifield. J'aimerais aussi remercier les députés de l'opposition qui se sont beaucoup intéressés au projet de loi et qui ont communiqué avec bon nombre de parties concernées: Mme Chow, M. Allen, M. Aubin et M. Goodale.

Les agriculteurs ne sont pas directement des expéditeurs. Nous ne nous occupons pas nous-mêmes du transport de marchandises, mais tout ce qui se passe, tout ce qui cloche relativement à la manutention de nos grains et au réseau de transport remonte la filière et influe très directement sur nos bénéficiaires nets. J'aimerais donc vous expliquer très simplement les défis avec lesquels nous sommes aux prises et ce qui nous intéresse en tant qu'agriculteurs.

Prenez les deux premières images. Il y a des cellules à grains, des granges et beaucoup de neige autour des installations. Voici ce qui se passe. Nous recevons un appel pour livrer des grains. Un train arrivera la semaine prochaine. Il faut acheminer 5 000 tonnes de blé de force roux de printemps no 1 au silo-élévateur pour charger le train. C'est ce qui arrive à l'agriculteur qui reçoit un tel appel. Nous demandons quand le train arrivera. On nous répond mardi, par exemple. Nous devons démarrer nos tracteurs et déneiger la voie. Nous dégelons le moteur de la vis et nous nous préparons à expédier des grains. Les deux premières photos montrent seulement les congères, puis vous pouvez voir sur les deux autres photos comment nous essayons de déneiger nos terrains un peu partout dans l'Ouest

canadien pendant l'hiver. Je vous rappelle qu'il faut une journée de travail uniquement pour se préparer en vue d'expédier nos grains.

Nous faisons tout ce travail, puis vous voyez dans la cinquième photo que nous chargeons grâce à un aspirateur à grains le camion dont nous nous servons pour acheminer le tout au silo-élévateur. Voilà pour ce qui est de l'hiver. Il nous arrive parfois de recevoir des appels au printemps ou à l'automne pour livrer des grains. Voici une photo qui montre ce qui se passe si vous récoltez les grains en moissonneuse-batteuse et que votre conjointe ou un employé s'occupe du transport. Certains agriculteurs n'ont qu'un bon camion à grains. Si vous vous en servez au moment de la récolte, vous devez engager un camionneur spécialisé ou prendre votre camion qui est utilisé en combinaison avec la moissonneuse-batteuse pour transporter les grains au silo-élévateur. Certains agriculteurs auront plus de camions qu'il leur en faut; des agriculteurs qui ont des fermes de grande envergure pourront même faire les deux en même temps, mais ce n'est pas une option pour bon nombre d'entre eux.

Au sujet de la septième photo, voici ce qui se passe lorsque l'agriculteur se dépêche sur sa ferme. C'est inévitable lorsqu'on essaye de revenir à la maison pour charger les grains et de passer la moissonneuse-batteuse en même temps. C'est en fait ce qui est arrivé à l'agriculteur qui m'a envoyé la photo.

Comme vous pouvez le voir sur l'image suivante, l'appel peut aussi survenir lorsque l'agriculteur s'affaire à ensemer son champ. Encore une fois, beaucoup d'agriculteurs n'ont qu'un seul bon camion, et c'est ce camion qui sert à acheminer l'engrais ou les semences au semoir pneumatique ou au semoir au moment de l'ensemencement. Encore une fois, s'il faut transporter des grains pendant les semailles, l'agriculteur doit arrêter et se servir du camion ou engager un camionneur spécialisé pour le faire.

Bref, l'agriculteur a déneigé la voie ou a engagé une personne qui viendra s'occuper du transport des grains pendant les périodes occupées.

On voit sur la prochaine photo le Weyburn Inland Terminal; il s'agit d'un gros terminal prospère appartenant à des agriculteurs. Ce sont les nouvelles installations en béton. À la page 10, il s'agit d'un silo-élévateur à Coronach, en Saskatchewan. Si le train ne vient pas, le silo-élévateur se remplit, et une longue chaîne de camions se forme. Les gens sont assis dans leur camion pendant une période occupée de l'année et se demandent s'ils devraient attendre en ligne ou retourner à la ferme et décharger le camion. Est-ce que le train s'en vient ou pas? C'est quelque chose qui peut arriver. Il se peut aussi que vous vous leviez très tôt pour être le premier en ligne et qu'on vous apprenne qu'il n'y a pas de place pour décharger les camions.

Lorsque le service ferroviaire et les trains ne sont pas à l'heure, les répercussions se font sentir jusqu'à la ferme, et cela sème énormément la consternation parmi les agriculteurs.

Les deux prochaines photos concernent des silos-élévateurs avec des wagons remplis à ras bord. C'est ce que nous voulons voir. Le réseau ferroviaire transporte beaucoup de grains pour nous chaque année. Le problème est que ce n'est pas toujours uniforme. Par exemple, il y a les prix au comptant. Si le Japon achète beaucoup de blé sur le marché ou que la Turquie veut acheter des lentilles et que les gens sont prêts à payer un prix d'or, il faut tenir compte des prix au comptant. Si une entreprise céréalière soumissionne à l'appel d'offres, elle doit être certaine que le réseau ferroviaire sera en mesure d'expédier à temps les grains au port pour charger le navire et livrer à temps les grains à l'usine du client. Si vous risquez d'avoir des pénalités, parce que vous n'avez pas acheminé les grains à temps, ou de payer beaucoup de frais de surestaries, parce que le navire mouille dans le port, l'agriculteur recevra un moins bon prix pour ses grains, parce que la société céréalière n'a pas une grande marge de profits. Ces entreprises se disent qu'elles vont payer moins cher les agriculteurs en raison des coûts probables qu'elles devront absorber au cours du transport.

Bref, en fin de compte, ce sont les agriculteurs qui en ressentent les effets, et ce sont eux qui en paient le prix lorsque les choses ne fonctionnent pas correctement.

Je vous remercie encore une fois de nous donner l'occasion de témoigner devant votre comité. J'ai hâte aux séries de questions.

• (1555)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Phillips.

La parole est maintenant à la Western Canadian Shippers Coalition. Monsieur Ian May, allez-y.

M. Ian May (président, Western Canadian Shippers' Coalition): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie à mon tour de nous donner l'occasion de témoigner en compagnie de ce groupe. Nous sommes également reconnaissants du travail du gouvernement au sujet du présent projet de loi.

Je veux vous faire part d'un point de vue différent sur le projet de loi, parce qu'il sera celui d'un groupe d'expéditeurs qui se sert probablement davantage des mécanismes de protection des expéditeurs prévus dans la loi. Je suis même porté à croire que nous les utilisons plus que toutes les autres associations combinées, mais ce n'est qu'une impression, parce que les renseignements à cet égard sont majoritairement de nature confidentielle. Nous avons une vaste expérience dans ce domaine, dont quelques malencontreuses expériences.

Les membres de la Western Canadian Shippers Coalition sont des expéditeurs de marchandises en vrac, et le service de transport ferroviaire de marchandises est l'un des éléments les plus importants de leur entreprise. Ils sont normalement dépendants de l'une ou l'autre des compagnies de chemin de fer et dépensent plus de 2 milliards de dollars par année pour le transport ferroviaire de marchandises ou environ 5,5 millions par jour.

Dans le cadre de l'examen de la capacité du projet de loi C-52 de corriger ce que le ministre Lebel a qualifié devant le comité de déséquilibre dans les relations entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer, il est bon de déterminer ce qui cloche dans les présentes dispositions réglementaires à cet égard en vue de nous assurer de la réussite des nouvelles mesures.

Pour ce faire, nous devons explorer les articles 113 à 116 de la présente Loi sur les transports au Canada. Je crois que les documents vous ont été distribués. Ces articles se trouvent sous le sous-titre « Niveau de services ». Ils font partie depuis des années de la mesure

législative sur les chemins de fer et établissent les services auxquels ont droit les expéditeurs de marchandises par voie ferroviaire et les obligations de service que doivent respecter les compagnies de chemin de fer.

Par exemple, l'alinéa 113(1)a) dit qu'une compagnie de chemin de fer doit fournir des installations convenables pour la réception et le chargement des marchandises à transporter par chemin de fer. L'alinéa 113(1)d) dit qu'une compagnie de chemin de fer doit fournir et utiliser tous les appareils, toutes les installations et tous les moyens nécessaires à la réception, au transport, au déchargement et à la livraison de ces marchandises.

Même si c'est l'article 113 qui établit les obligations de service, c'est l'article 116 qui démontre à quel point le Parlement a pris au sérieux la prestation de services convenables. Cet article accorde de véritables pouvoirs à l'Office des transports du Canada:

L'Office, ayant décidé qu'une compagnie ne s'acquitte pas de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114, peut:

a) ordonner la prise de l'une ou l'autre des mesures suivantes:

(i) la construction ou l'exécution d'ouvrages spécifiques,

(ii) l'acquisition de biens,

(iii) l'attribution, la distribution, l'usage ou le déplacement de wagons, de moteurs ou d'autre matériel selon ses instructions,

(iv) la prise de mesures ou l'application de systèmes ou de méthodes par la compagnie;

Cela fait partie des obligations dont les compagnies de chemin de fer doivent s'acquitter. Il s'agit de mesures, de systèmes et de méthodes précisés par l'Office: un grand pouvoir.

Cependant, les conclusions de l'examen des services de transport ferroviaire de marchandises nous ont appris que même une loi en vigueur depuis longtemps et aussi clairement rédigée que celle-ci ne peut pas protéger contre la position dominante des compagnies de chemin de fer. Pourquoi? Est-ce que les dispositions actuelles du projet de loi C-52 permettront des relations équilibrées et favoriseront conséquemment des solutions commerciales, comme nous les préférons tous?

Pour arriver à une réponse, il faut d'abord comprendre le monde dans lequel les expéditeurs de marchandises par voie ferroviaire évoluent. En tant que groupe, nous sommes une force économique importante et peut-être un moteur fondamental de l'économie canadienne.

Une étude menée en 2009 par la Rotman School of Management de l'Université de Toronto a démontré que seules quatre filières de production — les cultures de plantes oléagineuses et de céréales, l'exploitation du charbon, la fabrication de bois d'œuvre et la fabrication de produits de pâtes et papiers — ont un meilleur rendement que nos chemins de fer nationaux avec des ratios de 6 pour 1 à 8 pour 1 pour ce qui est de leurs contributions en matière de PIB, de salaires, d'emplois et d'impôts versés au gouvernement fédéral.

Bref, ces expéditeurs sont l'épine dorsale de l'économie canadienne, mais ils ne peuvent pas espérer atteindre leur plein potentiel économique, sans un service de transport ferroviaire de marchandises fiable et convenable.

Les mots clés sont « en tant que groupe ». Les interactions commerciales entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer se font sur une base individuelle, et la force collective de la communauté des expéditeurs est sans importance. En fait, selon un rapport produit par Quorum pour le compte de l'examen des services de transport ferroviaire de marchandises, il y a un peu plus de 5 000 expéditeurs qui utilisent le CN et le CP pour le transport ferroviaire de marchandises, et 4 239 d'entre eux sont qualifiés de « petits » ou de « très petits » expéditeurs dans le rapport. Il s'agit d'un nombre considérable d'emplois et d'entreprises qui sont soumis à un processus dans lequel ces expéditeurs ne font pas du tout le poids.

Honnêtement, un expéditeur a besoin d'un service adéquat de transport ferroviaire de marchandises bien plus qu'une compagnie de chemin de fer a besoin de l'offrir. Les compagnies de chemin de fer fonctionnent selon un modèle d'exploitation qui relègue les besoins du client après ceux du transporteur et de ses actionnaires. Elles se défendent savamment, vigoureusement et inlassablement d'avoir le droit d'agir ainsi. Au lieu de respecter l'esprit de la loi, elles ont décidé d'en respecter la lettre.

• (1600)

Les compagnies de chemin de fer ont des juristes qui, lorsqu'une plainte est déposée concernant le niveau de services, remettent tout en question de la compétence à l'équité administrative. Si l'Office détermine qu'il y a eu un manquement, leurs juristes emploieront tous les moyens possibles devant la Cour fédérale d'appel et la Cour suprême du Canada en vue d'arriver à une décision en leur faveur. Ils ont de l'expérience et ils sont tenaces, même lorsqu'il est question d'enjeux qui semblent sans importance, parce qu'ils reconnaissent la valeur d'un précédent. Ils sont tout à fait conscients qu'une victoire dans le cadre d'une poursuite anodine peut fort bien établir un principe qui pourrait servir à remporter une cause dans laquelle beaucoup plus serait en jeu.

De leur côté, les expéditeurs se servent du processus de plaintes en dernier recours. Les plaintes en ce qui concerne le niveau de services ne font pas partie de leurs activités principales, et leurs connaissances et leur expertise se limitent normalement à leurs propres activités. Ils ne disposent pas des renseignements pour être en mesure de commenter les affirmations des compagnies de chemin de fer sur le fonctionnement, et l'embauche de spécialistes pour les aider à ce chapitre est longue et dispendieuse. En discutant avec l'Office, nous avons remarqué un certain degré de frustration concernant la manière dont les expéditeurs présentent normalement leurs dossiers comparativement aux compagnies de chemin de fer. Ces dernières sont bien préparées et connaissent beaucoup mieux le processus pour les raisons que je viens de mentionner, tandis que c'est tout le contraire pour les expéditeurs, particulièrement les petites entreprises. Étant donné que les décisions de l'Office se fondent sur les preuves présentées, les décisions avantagent normalement les compagnies de chemin de fer.

Mon objectif est de démontrer que la position dominante des compagnies de chemin de fer ne se limite pas aux négociations commerciales; cette position dominante s'étend aussi au mécanisme de gestion des plaintes concernant le niveau de services en place depuis longtemps. Voilà pourquoi nous avons recommandé d'amender l'article 115 de la loi.

Voici l'une de nos préoccupations. Le projet de loi C-52 sous sa forme actuelle offre une nouvelle occasion aux compagnies de chemin de fer d'éviter de fournir aux expéditeurs le niveau de services dont ils ont besoin. Il s'agit d'un élément qui ne se trouvait pas dans la loi sur le transport ferroviaire de marchandises.

L'alinéa 169.37d) du projet de loi dit à l'arbitre de tenir compte « des obligations qu'a la compagnie de chemin de fer envers d'autres expéditeurs aux termes de l'article 113 ». En réalité, cet alinéa donne aux compagnies de chemin de fer un laissez-passer en ce qui concerne la prestation des services, ce qui pourrait avoir des conséquences imprévues sur la croissance de l'économie canadienne, les emplois et nos aspirations en matière de commerce international.

Voici un exemple. Présumons que nous avons une ligne qui dessert quatre expéditeurs distincts de produits de la forêt, à savoir une usine de granulés de bois, une usine de panneaux OSB, une usine de contreplaqués et une scierie. Le service est normalement assuré par un train de 120 wagons trois fois par semaine. Même si 120 wagons ne suffisent pas à répondre à la demande en fonction du calendrier de chaque usine, la compagnie de chemin de fer gère la situation au cours de l'année en réduisant chaque semaine les wagons de l'un de ses clients en fonction du principe de l'alternance. Ce n'est pas parfait, mais cette solution a au moins le mérite d'être fiable. Les plaintes concernant le niveau de service ont été rejetées, parce que les expéditeurs sont traités équitablement.

L'une des entreprises reçoit une bonne nouvelle. La scierie a étendu son marché international et a doublé ses commandes. Au lieu d'avoir besoin de 40 wagons, il lui en faut maintenant 80. Cela ne plaît pas à la compagnie de chemin de fer, parce que cela veut dire qu'elle doit avoir deux trains plus courts de 80 wagons en vue de répondre aux besoins additionnels. Ce serait encore rentable, mais ce ne le serait pas autant qu'avec un train de 120 wagons qui maximise l'utilisation des ressources.

La compagnie de chemin de fer répondrait à la demande concernant des wagons supplémentaires en disant qu'elle peut en offrir 20, ce qui signifierait que les trois autres expéditeurs sur la ligne auraient moins de wagons. La compagnie pourrait également offrir de fournir les wagons supplémentaires à un tarif considérablement plus élevé que le tarif en vigueur pour les 40 wagons au départ.

Le présent alinéa du projet de loi fait en sorte que les dispositions actuelles relatives au niveau de services iraient à l'encontre de l'amélioration du service aux expéditeurs, ce qui ne serait pas vraiment la façon de stimuler la croissance économique à laquelle les Canadiens s'attendent.

Lorsque le gouvernement a demandé des conseils au sujet de l'élaboration d'un projet de loi sur le transport ferroviaire de marchandises et les accords sur le niveau de services en matière de transport ferroviaire de marchandises, les expéditeurs ont répondu qu'ils avaient besoin d'un processus simple, rapide, efficace et abordable. En ce qui a trait à la vitesse du processus, vous avez entendu que cela prendra 45 jours. Même si le libellé proposé dit que l'arbitre a 45 jours pour rendre une décision, le processus débute en fait lorsque l'expéditeur demande à la compagnie de chemin de fer de proposer un accord sur le niveau de services. La compagnie de chemin de fer dispose de 30 jours pour répondre. Lorsqu'on ajoute les 45 jours et les 20 jours supplémentaires que l'arbitre peut demander, le processus peut prendre jusqu'à trois mois.

En conclusion, nous voulions faire de brefs commentaires sur le projet de loi C-52 pour vous aider à nous assurer que le projet de loi remplira son objectif, à savoir de réduire la position dominante des compagnies de chemin de fer. Nous croyons que les six amendements proposés par la Coalition des expéditeurs par rail vous aideront à y parvenir. Ce projet de loi soulève un enjeu important aux yeux des expéditeurs canadiens de marchandises par rail et ouvre la porte à d'autres améliorations dans le cadre de l'examen complet de la Loi sur les transports au Canada prévu en 2015.

Merci de votre attention.

•(1605)

Le président: Merci, monsieur May.

Nous passons maintenant à Pulse Canada. Greg Cherewyk, vous avez la parole.

M. Greg Cherewyk (directeur général, Pulse Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie de nous donner l'occasion de témoigner au sujet du projet de loi C-52 et des améliorations qui, selon nous, aideront le projet de loi à devenir un outil qui contribuera à la compétitivité des expéditeurs de légumineuses à grains et de cultures spéciales, des entreprises canadiennes et des utilisateurs du réseau de transport ferroviaire de marchandises au Canada.

Je vais faire allusion au cours de mon exposé aux six amendements que vous avez reçus de la part de la Coalition des expéditeurs par rail. Vous voudrez peut-être les avoir à portée de main.

En vue d'encourager des accords qui relèvent la barre, qui permettent aux entreprises canadiennes qui sont le moteur de notre économie dépendante des exportations de maximiser leur production et leur capacité de commercialisation sans devoir se buter à des procédures judiciaires dispendieuses, le projet de loi doit d'abord être suffisamment clair et fournir des définitions et des directives de façon à ce que les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs comprennent le cadre dans lequel on leur demande de négocier des accords. Si — et seulement si — ils n'arrivent pas à un accord dans un cadre commercial, le projet de loi doit être suffisamment précis et fournir des directives aux parties et aux arbitres pour que le renfort législatif soit rapide, juste et rentable.

Nous avons maintenu nos recommandations en marge du processus de facilitation Dinning, durant le processus et durant les consultations sur le projet de loi C-52; nous avons dit que l'ajout de précisions, de définitions et de directives augmenterait la probabilité d'arriver à des accords commerciaux entre les compagnies de chemin de fer et leurs clients. Même si toutes nos préoccupations n'ont pas été abordées dans la présente version du projet de loi, nous avons également toujours dit que nous serions fermes relativement aux fins, mais flexibles en ce qui a trait aux moyens d'y arriver.

Cela étant dit, j'aborderai maintenant ce qui doit être fait, selon nous, en vue d'améliorer le projet de loi, et ce, toujours dans le but d'accroître la compétitivité des entreprises canadiennes en favorisant une hausse du niveau de services, une plus grande fiabilité et une meilleure uniformité.

Nous nous souvenons tous de l'accent que les expéditeurs ont mis sur la définition des éléments relatifs aux services pour que les expéditeurs et les transporteurs puissent se concentrer sur la négociation du niveau de services des divers éléments. C'était une partie importante des recommandations tirées de l'examen des services de transport ferroviaire de marchandises; des éléments ont

d'ailleurs été inclus dans le rapport final remis au gouvernement. Lors de la première séance, le comité a demandé si cet aspect avait été abordé dans le projet de loi C-52. Je vais vous indiquer où certains éléments se trouvent, puis je vous soulignerai également ce qui doit être fait pour faire le tour de la question.

Examinons brièvement les cinq éléments clés d'un accord, tel qu'ils ont été définis par le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises et les expéditeurs pendant le processus de facilitation Dinning et les consultations sur le projet de loi C-52.

Premièrement, il y a les obligations de service. À titre de précision, j'inclus les protocoles de communication dans cet élément. Les obligations de service se veulent la définition des services qui seront fournis.

Deuxièmement, il y a les normes de rendement. Il s'agit des normes ou des engagements relativement à chaque obligation.

Troisièmement, nous avons les mesures du rendement. Cela engage l'outil qui vous permet de déterminer si les normes et les engagements ont en fait été respectés.

Quatrièmement, il y a les conséquences. Si une partie ne respecte pas les normes ou les engagements, il faut des conséquences pour la tenir responsable.

Cinquièmement, nous avons le règlement des différends. Il s'agit du mécanisme qui aide à déterminer s'il y a eu un manquement et comment les conséquences devraient s'appliquer.

En ce qui concerne les obligations de service, le présent article 113 de la Loi sur les transports au Canada mentionne l'obligation des compagnies de chemin de fer de fournir des installations convenables pour les marchandises à transporter. Lors de la première séance du comité, il a été clairement établi que la formulation des obligations des compagnies de chemin de fer dans le projet de loi C-52 est liée à l'article 113 et au passage sur les installations convenables.

Mesdames et messieurs, nous avons passé les cinq dernières années à démontrer que la mention « convenables » ne constitue pas une définition adéquate des obligations de service. C'est l'heure de moderniser la loi. C'est le moment de la faire entrer dans le XXI^e siècle et de définir adéquatement les obligations des compagnies de chemin de fer en vue de les arrimer au fonctionnement des chaînes d'approvisionnement modernes.

Je suis certain que vous conviendrez que nos définitions des obligations de service contenues dans l'article 115.1 que nous proposons sont raisonnables dans le contexte d'un accord entre un fournisseur de services et son client dans une industrie axée sur la logistique. Les chaînes d'approvisionnement modernes à l'ère de l'Internet dépendent de l'information. Les attentes des expéditeurs relativement à la communication de renseignements concernant leurs plans et leurs activités courantes n'auraient pas pu être envisageables lorsque la loi a été rédigée à l'époque.

Il est impératif de définir ces éléments. Ainsi, lorsqu'un accord sur le niveau de services est envisagé, on comprend clairement que ce sont les obligations auxquelles s'appliqueront les normes et les protocoles de communication. L'ajout de l'article 115.1 apportera une précision et une direction; de plus, c'est une façon simple et efficace d'encourager davantage de solutions commerciales. Enfin, cet article modernisera le libellé désuet de la loi qui rend les gens incertains de la façon de déterminer si des installations convenables leur ont été fournies.

•(1610)

En ce qui a trait aux normes de rendement, la mention se trouve à l'alinéa 169.31(1)a) du projet de loi. Encore une fois, pour rendre le tout efficace et fonctionnel, il faut que ce soit lié à bien plus que seulement l'article 113. Il faut que ce soit lié à un article comme l'article 115.1, à savoir l'article que nous proposons. Dans le cas contraire, le résultat sera probablement inadéquat et inopportun.

Du côté des mesures du rendement, c'est l'outil nécessaire en vue de déterminer si le rendement correspond à la norme de rendement. Même si cet aspect n'est pas mentionné directement dans le projet de loi, le deuxième amendement clé que nous avons proposé permettra aux parties d'inclure cet élément essentiel d'un accord dans leur accord sur le niveau de services. Notre amendement consiste à rayer les mots « d'exploitation » du paragraphe 169.31(1) du projet de loi.

Les mots « d'exploitation » limitent inutilement les éléments qui peuvent être inclus. L'amendement tout simple que nous proposons élargirait la portée d'un accord en vue d'inclure un grand nombre d'éléments importants relatifs aux services.

En ce qui a trait aux conséquences, lorsque les mesures ont soulevé un manquement, nous avons besoin d'un mécanisme qui viendrait confirmer qu'il y a bel et bien eu un manquement et nous assurer de la présence d'une conséquence adéquate pour tenir responsable la partie coupable, si c'est ce que les expéditeurs tiennent à inclure dans leur demande d'accord sur le niveau de service.

Le troisième amendement que nous proposons accorde tout simplement à l'expéditeur le droit de choisir d'inclure un mécanisme qui aiderait à déterminer si un manquement a bel et bien eu lieu et comment les dommages devraient être évalués.

En ce qui concerne des amendements sur divers éléments comme les mesures du rendement, la communication de renseignements sur le rendement et les mécanismes de règlement des différends, nous ne nous attendons pas à rencontrer beaucoup d'opposition. Après tout, ce sont les termes qui étaient régulièrement offerts par les transporteurs dans les accords de collaboration; il s'agissait de recommandations clés du comité d'examen; enfin, pour ce qui est des mécanismes de règlement des différends inclus dans un accord, c'était le seul type de règlement des différends dont les compagnies de chemin de fer ont consenti à discuter dans le cadre du processus de facilitation Dinning.

Les autres amendements que nous proposons sont fondamentaux et contribueront à créer un processus d'arbitrage juste et économique en vue d'obtenir les résultats escomptés.

Le quatrième amendement est bien expliqué dans notre document. Il concerne une lacune évidente qu'il faut corriger. Si une compagnie de chemin de fer peut, immédiatement à la suite d'un accord, imposer des frais qui ne peuvent être contestés, elle a la capacité de totalement corrompre l'objectif du projet de loi. L'arbitre prend une décision en fonction d'une situation donnée. Si nous n'amendons pas l'article 120.1, comme nous le proposons, une compagnie de chemin de fer pourrait imposer des frais, comme un tarif de distribution limitée, ce qui modifierait complètement le contexte de l'accord après coup.

Le cinquième amendement proposé dans notre document aborde également une lacune importante. Dans son exposé lors de la première séance du comité, le ministre a clairement dit que l'objectif est de permettre à l'expéditeur de cerner les enjeux d'un accord en vertu de la loi. Le projet de loi sous sa forme actuelle contient une lacune qui permettra aux transporteurs d'imposer des conditions ou

d'inclure des enjeux qui n'ont pas été soulevés par l'expéditeur, ce qui contrevient à l'objectif énoncé du projet de loi.

Enfin, le sixième amendement explique pourquoi il faut rayer les alinéas 169.37(1)d), e) et f) du projet de loi. Ces dispositions forcent l'arbitre à tenir compte d'un vaste nombre d'enjeux souvent considérés comme des effets sur le réseau. Les compagnies de chemin de fer soulèveront toujours la question des répercussions sur le réseau, et l'arbitre peut bien honnêtement examiner la question. Cependant, si une compagnie oblige l'arbitre à tenir compte de ces répercussions, cela désavantage injustement un expéditeur qui ne peut pratiquement pas contester les affirmations. De plus, cela rend le processus plus dispendieux et plus complexe, alors qu'il devrait être rapide et économique. Une telle situation met l'accent de manière excessive et disproportionnée sur les besoins des compagnies de chemin de fer.

Les compagnies de chemin de fer ne devraient pas être les seules à avoir le droit de déterminer ce qui est le mieux en ce qui concerne le niveau de services. L'objectif n'est pas de les aider à établir les meilleurs ratios d'exploitation de l'histoire, mais bien de maximiser la production et la capacité de commercialisation des entreprises canadiennes et de l'économie canadienne, par extension.

L'atteinte de cet objectif signifiera peut-être que les compagnies de chemin de fer n'auront pas toujours la configuration la plus rentable en ce qui a trait à leur réseau. Il faut dire que le rendement économique du Canada n'est pas synonyme de rentabilité pour les compagnies de chemin de fer.

Notre politique nationale des transports nous le rappelle à l'article 5 de la loi:

un système de transport national compétitif et rentable qui respecte les plus hautes normes possibles de sûreté et de sécurité, qui favorise un environnement durable et qui utilise tous les modes de transport au mieux et au coût le plus bas possible est essentiel à la satisfaction des besoins de ses usagers et au bien-être des Canadiens et favorise la compétitivité et la croissance économique dans les régions rurales et urbaines partout au Canada.

Merci de votre temps.

•(1615)

Le président: Merci beaucoup.

Passons aux séries de questions.

Madame Chow, vous avez sept minutes.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Merci d'avoir pris le temps de venir témoigner.

Monsieur May, j'ai une question très précise. Si les six recommandations proposées ne sont pas adoptées, est-ce que le projet de loi C-52 mérite tout de même d'être appuyé? Je ne vous demande pas d'évaluer si les recommandations seront adoptées, mais étant donné que cela fait déjà cinq ans que la question est à l'étude, que ce soit l'examen par les parties concernées ou les négociations et la médiation, je crois que tout le monde comprend les enjeux. Je crois que tout est clair, et les recommandations proposées sont très précises.

Cela concerne le rapport de force et qui le détient entre les 5 000 expéditeurs et le CN et le CP.

Si ces recommandations ne sont pas adoptées et que vous êtes député, que faites-vous?

M. Ian May: Je commencerais par me battre bec et ongle pour qu'elles le soient.

Mme Olivia Chow: Bien entendu. C'est évident.

M. Ian May: Le projet de loi mérite d'être appuyé, parce qu'il met par écrit qu'il y a un déséquilibre; il le reconnaît. Le présent projet de loi a une grande signification pour les expéditeurs, parce que cela veut dire que nous pouvons y revenir si nous n'y arrivons pas cette fois-ci. Comme Greg l'a mentionné, nous reviendrons la prochaine fois. Un examen est prévu en 2015.

Cela veut-il dire que nous en sommes heureux? Non. Cependant, nous l'appuierions tout de même. C'est un important principe à établir.

Mme Olivia Chow: C'est ce que les néo-démocrates ont fait. Nous l'avons appuyé lors de la deuxième lecture, mais nous avons souligné que le projet de loi contenait de graves lacunes.

Les six recommandations sont-elles classées dans un ordre précis? Y en a-t-il une qui est plus importante que les autres?

M. Wade Sobkowich: Oui. Cela revient un peu à la question que vous avez posée à Ian. Nous avons inscrit les amendements dans l'ordre dans lequel ils apparaissent dans le projet de loi. Bon nombre d'entre eux sont inextricablement liés les uns aux autres.

Lorsque nous avons lancé le processus, nous avions un échéancier très serré, et la Coalition des expéditeurs par rail avait 30 recommandations. Nous avons convenu que ce ne serait pas réaliste; il fallait réduire notre liste aux recommandations nécessaires en vue de mettre l'accent sur les objectifs énoncés du projet de loi.

À mon avis, si vous envisagez d'éliminer certains amendements ou de ne pas les adopter maintenant, cela nous place dans une zone grise. Bon nombre des amendements visent à nous assurer d'accroître le niveau de services. Si nous ne les adoptons pas en vue de corriger les lacunes, il nous est impossible de savoir si le niveau de services augmentera.

Par contre, ce sera divisé de manière différente. Si vous demandez à un groupe d'expéditeurs si nous sommes mieux de l'avoir ou de ne pas l'avoir, les réponses dépendront de leur impression en ce qui concerne leur place dans le marché, à savoir s'ils se retrouveront avec une plus grosse ou une plus petite part. Selon moi, vous aurez un groupe qui vous dira que les amendements sont nécessaires au projet de loi, puis vous aurez un autre groupe d'expéditeurs qui dira de se contenter du projet de loi et de nous battre plus tard pour le reste. Nous nous retrouverons vraiment dans une zone grise si les amendements ne sont pas adoptés.

Mme Olivia Chow: Monsieur Phillips, je vous suis vraiment reconnaissante de vos photos. Elles expliquent vraiment la nature du problème. J'ai entendu des gens la décrire à de nombreuses reprises mais, en voyant toutes ces photos alignées ainsi et le travail qui est requis, on peut se représenter le problème.

Combien d'argent perdez-vous régulièrement? Il est difficile d'évaluer ces pertes, mais j'imagine que, si les céréales ne sont pas livrées à temps, si des gens ou des bateaux attendent...

Est-ce que l'ensemble des expéditeurs connaissent la valeur de ces pertes? Qu'en est-il des Producteurs de grains du Canada? Si nous continuons sur la voie du déséquilibre complet des marchés, quelle incidence cela aura-t-il?

• (1620)

M. Richard Phillips: Je pense que deux d'entre nous répondront à cette question.

Wade, souhaites-tu parler en premier?

M. Wade Sobkowich: Bien sûr.

Mais je ne veux pas monopoliser toutes les interventions.

M. Richard Phillips: Allez-y sans faire tant de façons.

Des voix: Oh, oh!

M. Wade Sobkowich: Merci, messieurs.

Dans l'industrie des céréales, le problème se manifeste, ou nous apparaît, lorsque les wagons n'arrivent pas. Au cours de mon exposé, j'ai décrit certains des problèmes qui surviennent. Lorsqu'on vous impose des frais de stationnement des wagons à un terminal de déchargement, vous devez les ajouter à vos dépenses. Ensuite, tout dépend du nombre de jours de surestaries que vous devez assumer en attendant que le chargement de céréales arrive. De nos jours, le taux des surestaries s'élève à 7 000 \$ par jour. C'est très bas. Habituellement, celui-ci se chiffre à 25 000 ou 30 000 \$ par jour. En 2008, avant la crise économique, il s'élevait à 120 000 \$ par jour.

Donc, il faut ajouter ces frais et déterminer si le client vous reviendra ou s'il s'adressera à quelqu'un d'autre à l'avenir. De plus, il faut tenir compte des pénalités liées à la prorogation des contrats. Même si vous avez payé des frais de surestaries, vous encourez des pénalités pour avoir manqué à vos obligations contractuelles si le navire part avant l'arrivée des céréales.

Malheureusement, je ne peux pas vous citer un chiffre, car il est très difficile de quantifier ces coûts qui dépendent des circonstances. Toutefois, pour vous donner une idée, je vous ai mentionné les éléments qui contribuent à ces coûts, et ceux-ci peuvent devenir substantiels.

M. Richard Phillips: Si vous me le permettez, je conclurai peut-être en disant que nous ne disposons pas de ces chiffres. Toutefois, on peut estimer les coûts annuels liés aux surestaries et les répartir par la suite. L'autre coût que nous ne connaissons pas est lié au moment où nous pourrions obtenir un prix élevé pour nos céréales. En tant qu'agriculteurs, nous remarquons qu'une entreprise a touché un prix élevé pour ses produits, mais nous ignorons les risques financiers qu'elle a pris pour l'obtenir. Il est très difficile de déterminer la valeur de ces coûts.

Mme Olivia Chow: Vous savez simplement que c'est coûteux

M. Richard Phillips: Oui.

Mme Olivia Chow: Et qu'en pense l'Association des produits forestiers?

Mme Catherine Cobden: J'ajouterais simplement que nous avons consacré beaucoup de temps à l'étude de cette question. Nous examinons les répercussions qu'elle a sur les entreprises que nous représentons. Dans le contexte de l'industrie forestière, ces répercussions se chiffrent à plusieurs dizaines de millions de dollars. Nous additionnons tous les éléments dont Wade a parlé, et ceux-ci totalisent des dizaines de millions de dollars — et je me limite ici à un seul secteur.

Le président: D'accord, merci.

Votre temps de parole est écoulé, madame Chow.

Monsieur Goodale, vous disposez de sept minutes.

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour commencer, je vais peut-être formuler trois ou quatre questions d'un seul coup.

Pour une utilisation plus efficace de notre temps, veuillez attendre avant de répondre. Encore une fois, je vous remercie tous d'être venus nous parler de la mesure législative.

Au cours de notre audience avec le ministre, des questions ont été soulevées concernant l'existence de contrats confidentiels. Certains expéditeurs en ont négocié. Apparemment, certaines dispositions du projet de loi empêchent les personnes qui ont déjà négocié des contrats confidentiels de se prévaloir du processus d'arbitrage.

Je me demande si vous pourriez nous donner une idée du nombre de contrats de ce genre qui existent en ce moment et de leur durée typique. Sont-ils négociés pour un an, deux ans, ou dix ans? Quelles dispositions de la mesure législative empêchent les gens qui les ont négociés d'avoir accès au processus d'arbitrage? Voilà ma première question.

Deuxièmement, monsieur le président, vous avez passé en revue les cinq arguments que les expéditeurs font habituellement valoir. D'après votre témoignage, je crois comprendre que ces cinq questions sont abordées dans une certaine mesure par le projet de loi C-52. Toutefois, pour qu'elles soient traitées selon vos attentes, il faudrait en fait adopter les cinq ou six amendements que vous proposez et qui apportent des précisions. Donc, le projet de loi répond à certaines de vos attentes mais, si les cinq ou six amendements présentés ici étaient adoptés, le projet de loi satisferait plus efficacement et complètement à vos exigences. Je demande si nous pourrions obtenir quelques explications supplémentaires à cet égard. Troisièmement, les SAP, c'est-à-dire les sanctions administratives pécuniaires, diffèrent des dommages-intérêts fixés en argent. La loi prévoit des SAP, mais non des dommages-intérêts fixés en argent.

M. Sobkowich nous a donné un exemple pratique des raisons pour lesquelles l'accès à des dommages-intérêts fixés en argent représentait également un élément crucial de la procédure de mise en application. Je demande s'il existe des exemples différents de celui d'un train en retard. Je pense qu'il serait utile d'entendre d'autres exemples. De plus, dans le cas des céréales, si nous parvenons à trouver une bonne façon d'intégrer des dommages-intérêts fixés en argent dans la mesure législative, il va de soi que ce sont les sociétés céréalières qui auraient accès à cette solution. Cependant, les agriculteurs bénéficieraient-ils également d'une partie de cette solution? Aurait-elle des répercussions sur les producteurs, ou est-ce un avantage tiré par les compagnies céréalières qui pourrait avoir ou non des retombées financières pour la chaîne des producteurs? J'aimerais entendre quelques observations supplémentaires à ce sujet.

Vous avez mentionné que les mots « d'exploitation » devraient être supprimés. Je crois comprendre l'argument que vous tentez de faire valoir à cet égard. Toutefois, selon moi, vous devez nous expliquer un peu mieux les raisons pour lesquelles l'utilisation des mots « d'exploitation » dans l'un des articles du projet de loi C-52 représente une telle limite juridique.

Enfin, en ce qui concerne vos deux derniers amendements et l'article 169.37 que vous proposez, est-ce que vos cinquième et sixième recommandations en matière d'amendements représentent des options mutuellement exclusives? Je m'efforce simplement de comprendre complètement leur effet juridique. Si l'amendement n° 5 était adopté, auriez-vous également besoin de l'amendement n° 6, ou demandez-vous l'amendement n° 6 seulement si l'amendement n° 5 n'est pas retenu? Sont-ils tous deux nécessaires, ou demandez-vous l'un ou l'autre dans l'ordre où ils apparaissent?

Je sais que je viens de vous balancer un grand nombre de questions d'un seul coup.

•(1625)

Le président: M. Goodale vous a laissé trois minutes pour y répondre.

M. Wade Sobkowich: Si vous le souhaitez, monsieur Goodale, je peux commencer à répondre à votre question dans le contexte de l'industrie céréalière.

Il y a d'autres exemples. Certains d'entre eux ont traité à l'état des wagons qui entraîne des problèmes de service. Je vais vous citer un exemple récent. Je parlais justement aux employés de l'une des entreprises hier. Ils m'ont dit qu'ils avaient réservé un train qui devait arriver mercredi. Ils étaient tous prêts à charger le train ce jour-là, mais celui-ci n'est pas arrivé à la date prévue, ni le lendemain, ni le surlendemain. Il est arrivé samedi ou dimanche. Par conséquent, il a fallu payer les employés qui chargeaient le train à temps et demi. Puis, lundi, un autre train est arrivé pour prendre la commande de la semaine suivante. L'entreprise était maintenant aux prises avec deux trains qu'elle ne pouvait charger dans le délai alloué, parce qu'il lui était impossible de charger deux trains simultanément. L'entreprise a donc fini par verser à la société ferroviaire ce qu'ils appellent des frais de ramassage retardé, parce que cette dernière vous imposera ces frais, si vous n'êtes pas en mesure de charger le train dans le délai qu'elle vous accorde. Voilà un exemple.

Ensuite, les deux trains arrivent à l'autre bout en même temps. Comme le terminal ne peut pas les décharger en même temps, l'entreprise doit payer des frais pour stationner le deuxième train pendant le déchargement du premier. Voilà probablement l'exemple que l'on rencontre le plus souvent, mais il arrive qu'on doive payer des pénalités en raison de problèmes liés à l'état des wagons ou à d'autres problèmes de ce genre. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

Pour ce qui est de savoir si les coûts sont refileés aux agriculteurs — et je vais conclure mon intervention en parlant de cet aspect —, oui, nous n'entrons pas en concurrence en absorbant des coûts réguliers liés au système, comme les frais que nous versons à la Commission canadienne des grains. Donc, il s'agit là d'un coût que toutes les entreprises doivent assumer et dont elles tiennent compte en établissant leurs prix de base. Les entreprises se font concurrence en tirant parti de l'efficacité de leur exploitation. Voilà le domaine dans lequel elles s'efforcent d'économiser autant que possible, afin d'attirer les agriculteurs et leurs céréales.

Le président: Monsieur Phillips.

M. Richard Phillips: Je vais prendre seulement quelques secondes pour indiquer que, selon moi, Wade a raison. À Tisdale, quatre principaux terminaux rivalisent pour acheter nos céréales. Chaque fois qu'ils disposent d'un peu d'argent, ils veulent tous acheter mes céréales à tout prix. À mon avis, ils me refilent la majeure partie de leurs profits en tâchant d'acheter mes céréales.

Le président: Madame Cobden.

Mme Catherine Cobden: Si vous me le permettez, je ferai valoir deux arguments.

Mon premier argument est qu'il faut faire très attention à la façon dont on définit un contrat confidentiel. Nous subissons une ingérence prononcée, quoique ce dernier mot ne soit peut-être pas assez fort pour décrire la situation. Si vous receviez un courriel de la part d'une société ferroviaire dans lequel elle soutient que le message en question représente votre contrat confidentiel, considéreriez-vous que ce document est effectivement un contrat négocié entre deux parties disposées à le faire, ou jugeriez-vous plutôt qu'il est le produit de la situation de monopole dans laquelle vous vous trouvez? Cette question est clairement tendancieuse. D'aucuns pourraient soutenir que nous sommes liés par un contrat, mais nous n'acceptons pas la définition de contrat employée par les sociétés de chemin de fer.

Mon deuxième argument porte sur la question de l'emploi des mots « d'exploitation ». Je vous remercie d'avoir posé cette question. J'ai décrit les conséquences de cet emploi mais, si la question vous intéresse, je céderai la parole à Allan afin qu'il vous parle brièvement de l'aspect juridique.

• (1630)

Le président: D'accord. Soyez bref, monsieur Foran.

M. Allan Foran (conseiller juridique, Association des produits forestiers du Canada): Merci.

Du point de vue d'un avocat, tout ce qui est vague ou subjectif engendre des poursuites et des dépenses. Le mot « exploitation » n'est pas défini. Lorsqu'on l'emploie, il arrive qu'on omette par mégarde d'autres termes liés au service, comme les cas de force majeure ou d'autres notions qui, autrement, auraient fait partie d'un contrat type.

Les membres du présent groupe d'experts ont déjà fait allusion aux conditions d'exploitation. Lorsque l'on examine comment les autres perçoivent les conditions d'exploitation d'une société ferroviaire, on cesse de prêter attention à sa propre situation en tant qu'expéditeur pour se pencher sur d'autres scénarios, ce qui aboutira également à une question de preuve.

Le président: D'accord, merci.

Monsieur Poilievre, vous disposez de sept minutes.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Merci beaucoup.

Ma première question s'adresse au représentant de l'association des producteurs de grains. J'examine en ce moment une lettre envoyée par votre association le 31 octobre — en fait, je pense qu'elle vient directement de vous, monsieur Phillips. Dans celle-ci, vous formulez trois demandes relativement à la mesure législative. Premièrement, vous voulez avoir le droit de négocier une entente de service. Deuxièmement, vous souhaitez que le projet de loi prévoie un processus de règlement des différends. Troisièmement, vous désirez qu'un rendement inférieur entraîne des conséquences pour les sociétés de chemin de fer.

Considérez-vous que la mesure législative tient compte de ces trois demandes?

M. Richard Phillips: Oui et non. Je pense que nous avons sous les yeux un cadre qui permet de répondre à ces demandes. Toutefois, les amendements proposés par les témoins amélioreraient grandement la mesure législative et nous donneraient l'assurance de pouvoir mettre en application ce que nous pensons obtenir et la capacité de le faire.

M. Pierre Poilievre: Pour satisfaire à ces trois demandes, quels mécanismes de mise en application seraient requis?

M. Richard Phillips: Permettez-moi de revenir un peu sur mes pas et de préciser qu'en notre qualité de producteurs, nous n'expéditions pas nous-mêmes nos produits. C'est donc aux entreprises céréalières et forestières qu'il incombera de mettre en application ces règles. Nous, les agriculteurs, ne participerons pas à ce processus, parce que nous n'expéditions pas nos produits.

Je dirais que nous avons travaillé étroitement avec elles, que nous avons écouté tout ce qu'elles avaient à dire et que les amendements qu'elles ont proposés sont un pas dans la bonne direction. Si les expéditeurs n'obtiennent pas le pouvoir de mettre en application ces règles, s'ils n'expédient pas les produits et ne font pas ce qui doit être fait dans leur secteur, nous perdrons de l'argent, car ils ne nous

offriront pas des prix aussi élevés, sachant qu'ils seront forcés de payer des pénalités.

Je pense qu'ils ont plutôt bien répondu aux questions. Si l'on examine les six amendements, on constate que ce sont d'excellentes mesures à prendre.

M. Pierre Poilievre: Êtes-vous tous en faveur des dommages-intérêts fixés en argent?

M. Robert Ballantyne: Cela fait partie des six amendements, et les 16 membres de la coalition ont indiqué qu'ils les appuyaient.

M. Pierre Poilievre: Y a-t-il un modèle sur lequel ces mécanismes pourraient être fondés?

M. Wade Sobkowich: Ils pourraient reposer sur le modèle qu'utilisent les bourses des denrées. Dans le secteur agricole, nous réglons de nombreux différends au moyen d'un processus d'arbitrage. La Commission canadienne des grains règle des conflits entre les producteurs et les entreprises céréalières qui ont trait au classement des produits. Les bourses des denrées règlent des différends qui opposent leurs clients et les acheteurs. Il existe des modèles comme ceux-là qui pourraient être utilisés. Ils sont rapides économiques, etc., et donnent en fin de compte des résultats. Ils ne vous forcent pas à vous présenter devant des tribunaux et à dépenser 600 000 \$ en deux ans pour tenter d'obtenir que la société de chemin de fer vous verse des dommages-intérêts totalisant 50 000 \$.

M. Pierre Poilievre: Vous dites qu'il existe des mécanismes permettant d'imposer à une partie des amendes qui seront versées à une autre partie, sans s'adresser à des tribunaux?

M. Wade Sobkowich: Oui. Je suppose que, selon notre vision de leur fonctionnement, il faudrait s'adresser à un arbitre...

M. Pierre Poilievre: Où cela a-t-il lieu? Pourriez-vous me donner un exemple du fonctionnement de ce mécanisme? Vous dites qu'au sein d'une bourse des denrées, un arbitre peut imposer à une partie une amende qui sera ensuite versée à une autre partie.

M. Wade Sobkowich: C'est exact.

M. Pierre Poilievre: C'est le modèle que vous souhaitez voir appliquer aux ententes de service?

M. Wade Sobkowich: Oui. Si vous me demandez comment je souhaiterais que les ententes de service fonctionnent, je vous dirais que j'aimerais peut-être qu'on suive un modèle de ce genre et que le processus d'arbitrage soit fondé sur un modèle d'arbitrage de l'offre finale, selon lequel la société de chemin de fer pourrait dire qu'elle offre de payer tels ou tels dommages-intérêts, alors que l'expéditeur pourrait offrir de faire telle ou telle concession. Par « dommages-intérêts », j'entends un processus de détermination des dommages-intérêts à verser. Pour répondre à votre première question qui demandait si la mesure législative répondait aux trois demandes formulées par Richard dans sa lettre — dont l'une était un processus d'arbitrage —, je dirais que, oui, un processus d'arbitrage est prévu, mais qu'on ne peut pas demander à l'arbitre de rendre une décision relativement à un processus de détermination des dommages-intérêts à verser ou des pénalités à infliger.

Un processus d'arbitrage existe, mais il exclut de nombreux scénarios. Par conséquent, nous disons que nous aimerions accorder à l'arbitre le pouvoir de définir l'entente de service et d'expliquer, après avoir entendu les deux points de vue, en quoi elle consistera ainsi que le processus qui devra être suivi pour déterminer les dommages-intérêts à verser quand l'entente sera violée.

•(1635)

M. Pierre Poilievre: Si le concept me semble étranger, c'est parce que je crois comprendre que les amendes infligées sur le plan administratif sont presque exclusivement versées au Trésor du gouvernement qui les impose, et que ce sont habituellement les tribunaux et non les gouvernements qui accordent habituellement des dommages-intérêts liquidés.

Vous m'avez donné un exemple. J'aimerais approfondir davantage la question, mais c'est une pratique qui ne m'est pas familière.

M. Wade Sobkowich: J'ai écrit une réponse. Je m'assurerai simplement que j'ai couvert la question ici: [La] Commission canadienne des grains arbitre les différends qui opposent les compagnies céréalières et les producteurs de grains, alors que les bourses des marchandises arbitrent les conflits opposant les courtiers en marchandises. Les marchands de grains canadiens et leurs clients internationaux font une demande d'arbitrage par l'entremise de leurs regroupements et de leurs associations commerciales.

À notre avis, il n'y a aucune raison pour qu'il n'y ait pas un processus accéléré.

M. Pierre Poilievre: Je comprends, mais il existe une différence entre la gestion ou la résolution de conflit et le fait d'imposer une amende à une partie pour qu'elle soit versée à l'autre. Voilà ce que vous proposez, et c'est une pratique que je ne connais pas bien.

M. Wade Sobkowich: Non, nous proposons de verser les dommages-intérêts liquidés à l'expéditeur.

M. Pierre Poilievre: Oui, je le sais. Je le comprends, mais si on règle le différend en passant par un processus d'arbitrage mis en place par un organisme gouvernemental, c'est totalement différent de la manière dont on impose normalement des dommages-intérêts. C'est presque toujours les tribunaux qui accordent des dommages-intérêts.

M. Wade Sobkowich: Pas vraiment. Permettez-moi de m'assurer que j'exprime bien ma pensée.

Disons que nous négocions avec une compagnie ferroviaire. Nous allons en arbitrage parce que nous sommes incapables de nous entendre. La compagnie ferroviaire aura sa position sur les divers éléments de l'entente de niveau de service et l'expéditeur aura la sienne.

M. Pierre Poilievre: Oui, bien sûr. Et l'arbitre intervient à l'occasion.

M. Wade Sobkowich: En effet. L'arbitre proposera un mécanisme conciliant les attentes de la compagnie ferroviaire et de l'expéditeur au chapitre des dommages-intérêts.

M. Pierre Poilievre: D'accord.

M. Wade Sobkowich: C'est qui tiendra lieu de conditions du contrat entre l'expéditeur et la compagnie ferroviaire. S'il y a un manquement ou si l'expéditeur affirme qu'il y en a un, les intéressés se présenteraient devant l'organisme pour demander à ce qu'un arbitre établisse les faits et fixe des dommages-intérêts liquidés.

M. Pierre Poilievre: Lors de ma rencontre d'information avec les agents, j'ai demandé s'il était déjà arrivé qu'un arbitre détermine des dommages-intérêts liquidés dans une entente avant qu'il y ait un manquement, et je n'ai eu vent d'autre organisation qui procéderait ainsi.

M. Wade Sobkowich: Outre l'exemple...

M. Pierre Poilievre: Peut-être pourriez-vous me donner un exemple. Vous me dites que la commission de change le fait. Je suis curieux de voir cela. Je ne suis pas en désaccord avec vous. Mais dans tous les cas que j'ai vus, ce sont les tribunaux qui demandent à

une partie de verser des dommages-intérêts à l'autre partie. C'est différent d'une amende.

Le président: Après la séance, peut-être pourriez-vous donner quelques exemples à M. Poilievre?

M. Wade Sobkowich: Volontiers. Je suppose que je reviens simplement au principe, sans égard aux précédents ou à d'autres facteurs. Je vous trouverai toutefois l'information.

Qu'est-ce qui ne va pas avec le concept de processus accéléré de résolution de différends rapide, facile et équitable?

M. Pierre Poilievre: Il y a un problème juridique. C'est pourquoi je cherche des précédents.

Le président: Nous entendrons maintenant M. Toet pour sept minutes.

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

Je remercie tous les témoins qui comparaissent aujourd'hui. C'est fort intéressant.

Madame Cobden, dans votre exposé, vous avez indiqué qu'idéalement, jamais vous n'aurez à invoquer la présente mesure législative. Je présume que vous la considérez comme un filet de sécurité lors des négociations commerciales.

•(1640)

Mme Catherine Cobden: Oui, en effet.

M. Lawrence Toet: Pour quelles raisons diriez-vous cela? Avez-vous observé, ces dernières années, une évolution du service ferroviaire qui expliquerait votre optimisme?

Mme Catherine Cobden: Eh bien, je suis contente que vous considérez ma position comme optimiste, mais nous sommes d'avis... veuillez m'excuser, j'ai perdu le fil de ma pensée.

Répétez la question. Désolée.

M. Lawrence Toet: Vous avez dit qu'idéalement, jamais vous n'auriez besoin d'invoquer la présente mesure législative et que vous la considérez comme un filet de sécurité.

Mme Catherine Cobden: Oui, c'est un filet de sécurité.

Fondamentalement, l'industrie forestière croit aux relations commerciales, mais n'a pas de rapports quotidiens avec les compagnies ferroviaires à l'heure actuelle. Nous espérons que la mesure législative fera progresser la situation. Nous vous présentons aujourd'hui trois demandes prioritaires qui nous seraient d'un grand secours en nous dotant d'un instrument dans notre boîte à outils.

M. Lawrence Toet: D'accord.

Ma prochaine question s'adresse à M. Phillips. Comme j'ai été expéditeur dans ma vie antérieure — j'admets que ce n'était pas avec le service ferroviaire —, j'ai expédié beaucoup de marchandise en Amérique du Nord en faisant affaire avec des entreprises de camionnage. Je comprends fort bien certaines des préoccupations que vous, et en fait, toutes les parties, faites valoir dans ce dossier. Mais d'après les témoignages que j'ai entendus aujourd'hui, je dois aussi être honnête. Il semble que si l'industrie ferroviaire était bien plus concurrentielle, s'il elle comptait 10 compagnies au Canada, tous les problèmes que vous avez évoqués n'existeraient pas. J'ignore si vous avez fait affaire avec des entreprises de camionnage en Amérique du Nord. Croyez-vous vraiment que s'il existait 10 compagnies ferroviaires et qu'il y avait, par voie de conséquence, une concurrence accrue, tous les problèmes que vous nous avez exposés aujourd'hui s'en trouveraient résolus?

M. Richard Phillips: Je ne crois pas que nous demandions 10 compagnies.

M. Lawrence Toet: Non, je ne fixe pas un nombre précis, je ne fais que parler de la concurrence qui en résulterait.

M. Richard Phillips: Je crois que ce que nous cherchons ici, c'est le niveau et la rapidité de service nous permettant d'honorer nos engagements commerciaux. Voilà ce qui nous intéresse vraiment.

Je dirais que dans l'industrie du camionnage, si on n'obtient pas de service rapide de l'entreprise A, comme il y a plusieurs compagnies, on s'adresse à l'entreprise B. Ce n'est pas toujours possible ici à cause de la distance. Les voies ferrées sont éloignées les unes des autres dans les Prairies, par exemple.

Sachez que nous avons fait des pieds et des mains pour avoir accès au marché et négocier des ententes commerciales avec divers pays. Quand Pulse Canada s'est rendu en Colombie pour y signer un accord, nous cherchions à accroître nos exportations dans ce pays. Mais les Colombiens ont déclaré qu'ils n'étaient pas sûrs de nous acheter plus de marchandises parce que les dates de livraisons n'étaient pas assez fiables.

M. Lawrence Toet: Vous avez indiqué qu'il vous est parfois arrivé d'obtenir le juste prix sur le marché et que vous deviez encore expédier votre marchandise dans un certain délai. J'ai été confronté au même problème dans mon domaine. Certains de mes clients exigeaient de recevoir quelque chose en Californie avant une date donnée. Peu importe la compagnie de camionnage à laquelle je m'adressais, aucune ne pouvait livrer la marchandise à temps.

Ce sont là des réalités avec lesquelles il nous faut tenir compte. Voilà où je veux en venir. Est-ce que la concurrence change tout? S'il existe 10 compagnies ferroviaires, peuvent-elles livrer exactement ce dont vous avez besoin, toujours dans le respect des délais? Croyez-vous vraiment que c'est ce qui se passerait?

M. Richard Phillips: Pour être justes envers l'industrie céréalière, la plupart des appels d'offres qui sont lancés et auxquels nous pouvons participer sont amorcés plusieurs mois à l'avance. Nous ne tentons pas de livrer du grain en Turquie dans 10 jours. Je dirais que ce sont des périodes où nous avons amplement le temps d'honorer nos engagements.

Mme Catherine Cobden: Si je peux me permettre d'intervenir, toute forme d'amélioration découlant d'une concurrence accrue sera accueillie à bras ouverts par les expéditeurs. Il faut qu'il y ait plus de concurrence. Cette augmentation ne résoudra pas complètement le problème, mais elle nous donnera un coup de pouce. Vous avez posé une question sur la qualité du service, et dans un moment d'inattention, ce point m'a échappé.

Monsieur le député, est-il raisonnable que les compagnies de produits forestiers n'obtiennent aujourd'hui que la moitié des wagons qu'elles demandent? Certains de nos membres au pays ne reçoivent que 50 % des wagons dont ils ont besoin pour expédier leurs produits. Cela me semble injuste.

M. Lawrence Toet: Ne vous méprenez pas, car je comprends les deux points de vue qu'on nous a présentés.

En décembre, M. Sobkowich a déclaré ce qui suit:

Nous espérons que ce projet de loi favorisera la tenue de négociations commerciales fructueuses avec les compagnies ferroviaires grâce au processus d'arbitrage et aux sanctions qu'il prévoit. Le processus d'arbitrage semble un mécanisme exécutoire efficace devant se dérouler dans un délai raisonnable.

C'était sa position le 11 décembre. Il me semble que j'entends tout le contraire aujourd'hui.

● (1645)

M. Wade Sobkowich: Je peux répondre.

Ce communiqué a été diffusé le jour du dépôt du projet de loi. Quand nous avons examiné le processus d'arbitrage, ce jour-là, nous avons eu l'impression que nous pourrions demander des sanctions et des dommages-intérêts liquidés à l'arbitre. Nous avons depuis découvert que ce n'est pas le cas.

M. Lawrence Toet: Vous avez donc changé d'avis à ce sujet.

Essentiellement, je voulais en venir au fait que le projet de loi doit permettre d'en arriver à un équilibre en tenant compte des besoins des expéditeurs. Comme je l'ai souligné, j'ai expédié beaucoup de marchandises dans ma vie; je sais donc fort bien qu'il faut expédier la marchandise dans un certain délai. Il est frustrant de ne pouvoir y arriver et de devoir faire face aux difficultés qui attendent au détour du chemin.

Je tiens également à faire remarquer que la concurrence ne résout pas tous les problèmes qui touchent l'expédition. Il m'est déjà arrivé qu'un camion ne se présente pas un vendredi après-midi, alors que je devais expédier mon produit aux États-Unis ce jour-là. Le fait qu'il arrive le lundi ne m'aidait en rien: j'avais manqué la livraison et j'avais probablement perdu un client dans l'aventure. Ce sont des incidents qui arrivent dans l'industrie du camionnage, où la concurrence est féroce. J'ai déjà fait affaire avec des entreprises qui m'ont bien servi pendant cinq ou six ans, puis elles m'ont continuellement fait faux bond pendant trois ou quatre mois d'affilée.

Si je passe cette remarque, c'est parce que nous nous efforçons de déterminer ce qu'on devrait raisonnablement attendre d'un environnement concurrentiel que tous, tant les expéditeurs que les compagnies ferroviaires, pourraient accepter. Voilà l'équilibre que nous cherchons à atteindre dans le projet de loi C-52, équilibre que nous avons, dans une certaine mesure, trouvé. Nous examinerons attentivement les amendements que vous avez proposés, mais il importe de reconnaître ce fait.

Monsieur May, vous avez indiqué que vous trouviez que trois mois pour négocier un contrat, c'est extrêmement long. Dans mon domaine, un tel délai me comblerait de bonheur. M. Foran peut-être confirmer mes dires, car il s'est probablement occupé de bien des contrats. Trois mois, c'est un délai très rapide pour conclure un contrat de service. Ces tractations peuvent prendre bien plus longtemps dans l'environnement commercial normal.

N'êtes-vous pas d'accord?

M. Ian May: Si, mais ce n'était pas pour négocier des contrats. C'était pour négocier un recours avec l'arbitre qui devait déterminer quel accord de niveau de service prévaudrait.

Je veux traiter d'un autre point que vous avez soulevé. Je partage votre avis au sujet de la concurrence, mais je ne suis pas certain que la situation soit claire au sujet du niveau de service offert. J'aimerais rectifier un fait, et vous pouvez interroger d'autres témoins à ce sujet. Depuis que le gouvernement s'occupe de ce projet de loi, nous avons entendu dire que le service s'était amélioré. Je peux vous dire que ce n'est pas le cas. Il y a deux semaines à peine, des usines ont failli cesser leurs activités parce qu'elles ne pouvaient expédier leurs wagons dans l'Ouest canadien, et ce n'est pas un cas unique. J'ignore si cet état de fait coïncide avec une meilleure compréhension du projet de loi C-52 et peut-être avec le fait qu'il fait contrepoids à une mesure favorable aux expéditeurs qui aurait permis de rendre les règles équitables, comme nous disons dans notre jargon.

Je peux vous dire que nos membres sont habitués de demander 40 wagons, de se faire dire qu'ils en auraient 30 et d'en recevoir 20. Je conviens avec vous que la concurrence ne constitue pas une panacée. Elle ne rendra pas le monde parfait; elle ne le peut pas et nous ne nous y attendons pas. Mais nous espérons certainement une amélioration. La situation est peut-être pire que vous ne le réalisez.

Le président: Merci.

M. Aubin a maintenant la parole pour cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie nos invités d'être parmi nous cet après-midi. J'émets cependant le souhait que le nombre de témoins soit un peu moins élevé lors de nos prochaines rencontres de façon à ce que nous puissions profiter davantage de l'expertise de chacun. Ce serait fort apprécié.

Comme je ne dispose que de cinq minutes, je vais adresser mes questions aux représentants de l'Association des produits forestiers du Canada. Cela me permettra peut-être de mieux cerner les problèmes auxquels font face les expéditeurs de ma circonscription.

Si le projet de loi C-52 devenait une loi dans un avenir rapproché, qu'est-ce que cela impliquerait pour vous? Comme on le sait, vous ne pourrez pas bénéficier des mesures prévues dans le projet de loi C-52 pour ce qui est des contrats déjà signés.

Est-ce à dire que dans le cas de votre association, ces mesures seraient applicables dans un an ou dans deux ans?

Lors de sa comparution, le ministre nous a dit que les contrats actuels n'étaient pas admissibles parce qu'on voulait respecter la confidentialité des entreprises face aux compagnies ferroviaires.

Partagez-vous cet avis ou croyez-vous au contraire qu'il y aurait moyen d'appliquer aux contrats actuels les règles prévues dans le projet de loi C-52?

•(1650)

[Traduction]

Mme Catherine Cobden: Idéalement, il serait préférable de ne pas se heurter à cet obstacle quand viendra le temps d'appliquer la mesure législative. Je vous remercie de soulever la question.

Ce point figurait sur notre longue liste de recommandations, mais pas sur la courte liste. L'intégration de cet aspect dans le projet de loi est un des plus importants points sur lesquels je considère qu'il faut se pencher. De nombreux obstacles se posent d'entrée de jeu, et les procédures préliminaires seraient imposantes. C'est une question de premier plan.

J'ai déjà formulé des observations sur les arguments qui permettraient de déterminer si une entreprise a bel et bien un contrat. Dans l'environnement où nous évoluons, nous avons observé une importante disparition ce que j'appellerais un contrat entre nos membres. Je ne peux parler au nom des autres témoins, mais dans l'industrie forestière, on assiste à une disparition notable des contrats en bonne et due forme entre deux parties, une facette dont nous espérons qu'il est question dans le projet de loi.

Je profiterai du fait que j'ai la parole pour souligner la difficulté que ce projet de loi nous pose et la dichotomie avec laquelle nous sommes confrontés. D'une part, nous voulons accorder la priorité aux relations commerciales, mais de l'autre, l'ajout de ce point sur les tierces parties semble faire disparaître les restrictions relatives à la négociation d'arrangements commerciaux. Voilà qui me laisse fort perplexe. J'aimerais bien comprendre pourquoi, alors que nous

voulons soutenir les relations commerciales, nous amenons ce concept de tierces parties qui n'a aucun lien avec les relations commerciales que moi ou Brian entretenons, à titre d'expéditeurs, avec les compagnies ferroviaires.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci. Je présume qu'il ne me reste à peine qu'une minute.

Dans le document que vous nous avez remis, vous formulez trois recommandations principales.

Doit-on les considérer selon un ordre de priorité ou sont-elles concomitantes, c'est-à-dire que l'une ne va pas sans l'autre?

[Traduction]

Mme Catherine Cobden: Nous les avons effectivement présentées en ordre de priorité. D'abord, éliminer le mot « exploitation », puis la référence aux « tierces parties », et enfin définir ce que sont les éléments d'une entente de service. Ces trois recommandations sont interreliées, mais c'est l'ordre de priorité que nous leur accordons.

[Français]

M. Robert Aubin: Dans un communiqué de presse, vous avez accordé la note de passage à ce nouveau projet de loi. À maintes reprises, j'ai entendu des gens de diverses organisations dire que c'était un pas dans la bonne direction. Or, nous savons tous qu'un pas n'est pas suffisant. Pour commencer à marcher, il en faudrait davantage.

Si on réussissait à inclure les trois priorités que vous avez désignées comme des amendements recevables au projet de loi C-52, croyez-vous que ce dernier pourrait marcher par lui-même?

[Traduction]

Mme Catherine Cobden: Certainement.

Le président: Il vous reste environ 20 ou 30 secondes, si quelqu'un souhaite ajouter une observation.

Nous accordons maintenant la parole à M. Poilievre pour cinq minutes.

M. Pierre Poilievre: Le projet de loi prévoit une sanction pécuniaire administrative à hauteur de 100 000 \$ chaque fois qu'une compagnie ferroviaire ne respecte pas les obligations de son entente de service. Ce montant est en fait quatre fois supérieur à la sanction pécuniaire administrative la plus élevée actuellement prévue dans la loi.

Ne convenez-vous pas que cette mesure découragera les cas de non-respect?

M. Greg Cherewyk: Même si nous ne connaissons pas encore la forme que prendra la mesure et que, selon ce que nous croyons comprendre, le règlement est encore en cours de rédaction et sera mis en place plus tard au cours de l'année, elle pourrait avoir une incidence sur ce qu'on pourrait qualifier de manquement chronique.

Ce qui est difficile à comprendre, c'est que chaque jour, des centaines d'expéditeurs des quatre coins du pays commandent du matériel et reçoivent une affectation pour cet équipement qui pourrait ou non correspondre à ce qu'ils ont demandé. Ils attendent ensuite que ce matériel arrive le jour dit. Il se peut qu'il n'arrive pas ce jour-là ou que le nombre reçue ne soit pas celui qu'ils ont demandé. Une fois qu'ils ont chargé et envoyé la marchandise, il se peut que le temps de transport excède les délais raisonnables convenus. Quand on considère tous les problèmes que rencontrent les expéditeurs chaque jour et le nombre de cas de non-respect qui pourraient survenir dans ce contexte, il est difficile de comprendre comment l'application de sanctions pécuniaires administratives pourrait constituer le processus le plus économique et le plus rapide à suivre. Si chacun de ces expéditeurs s'adresse à l'organisme afin de faire venir un agent d'exécution pour qu'il détermine s'il y a eu un manquement au chapitre de la mise en place ou de l'affectation...

• (1655)

M. Pierre Poilievre: Qu'est-ce qui serait plus efficace?

M. Greg Cherewyk: Ce que nous disons — et je m'appuie ici sur le thème abordé par Wade —, c'est que s'il existe un autre processus que nous pourrions étudier pour les expéditeurs qui aimeraient l'inclure dans leur ANS, il est pertinent d'examiner cette solution de rechange de façon à favoriser la discipline au quotidien, pour laquelle les expéditeurs seraient vraiment tenus de rendre des comptes. Cela dit, nous savons que ce n'est pas tout le monde qui préférerait cette solution, pour des raisons qui ont été longuement abordées lors de la première journée des délibérations du comité.

J'ai devant moi la liste des tarifs du CN et du CP qui indique la façon dont tout — la façon dont nous commandons du matériel, les documents que nous présentons, la façon dont nous annulons ou modifions les commandes et la façon dont nous communiquons — est associé à une accusation d'infraction à la discipline ou des frais. Il existe donc un mécanisme de modification des comportements au quotidien.

Il est difficile d'imaginer de quelle façon le régime de SAP permettrait de le faire, et c'est pourquoi nous cherchons aussi d'autres solutions.

M. Pierre Poilievre: Cependant, pour être juste, sur le plan administratif, la difficulté de confirmer la non-conformité serait aussi présente si une pénalité était imposée à un transporteur ferroviaire en faveur d'un expéditeur.

M. Greg Cherewyk: J'ai choisi de mettre l'accent sur l'importance des paramètres de rendement. Si vous avez établi une norme selon laquelle on prévoit un degré de variation raisonnable pour un élément précis, on y trouve aussi ce qu'il a été convenu en ce qui a trait à la façon dont le service sera offert, la période pendant laquelle...

M. Pierre Poilievre: Mais pour ce qui est des dommages-intérêts prédéterminés, je dirais, par exemple, que cela nécessiterait une surveillance, n'est-ce pas? Vous ne laissez pas entendre que l'expéditeur pourrait tout simplement alléguer, sans aucune preuve ou confirmation, qu'il y a eu non-conformité et qu'on a ensuite imposé des dommages-intérêts prédéterminés, n'est-ce pas?

M. Greg Cherewyk: Je ne suis pas en train d'insinuer quoi que ce soit, mais je m'en remettrai à l'avocat pour donner une réponse à cette question.

Nous parlons de deux choses. Les dommages-intérêts prédéterminés, lorsque les frais possibles associés à la non-conformité sont

établis à la signature du contrat, c'est un élément. Cependant, déterminer...

M. Pierre Poilievre: Je reviens à votre premier commentaire. Vous avez dit que les sanctions seraient très difficiles à administrer parce qu'il pourrait y avoir des dizaines d'infractions pour beaucoup d'expéditeurs et que s'attendre à ce que l'office mène une enquête sur toutes ces infractions... cela pourrait être très long.

On peut présumer que les dommages-intérêts prédéterminés seraient assujettis au même processus, n'est-ce pas?

M. Greg Cherewyk: On peut présumer qu'il y aurait plusieurs arbitres chargés d'étudier ces cas précis, tandis que si vous permettez à l'office de s'occuper des centaines d'infractions potentielles qui pourraient se produire, la question que je pose consiste à savoir s'il s'agit de l'approche la plus rentable et la plus efficace à laquelle nous pouvons penser.

M. Pierre Poilievre: D'accord, mais d'une façon ou d'une autre, qu'on dise que c'est l'arbitre ou l'office qui ira sur le terrain pour mener des enquêtes sur ces infractions présumées, quelqu'un doit le faire et quelqu'un devra en assumer les coûts, n'est-ce pas?

M. Greg Cherewyk: C'est exact.

M. Pierre Poilievre: Très bien. Donc, en réalité, en ce qui a trait au coût administratif pour le gouvernement, ou en ce qui concerne le processus, il n'y a aucune différence entre une sanction administrative pécuniaire, d'une part, et les dommages-intérêts prédéterminés, d'autre part.

M. Wade Sobkowich: Puis-je ajouter quelque chose à cela?

Selon l'amendement que nous proposons, il faudrait soumettre à l'office, aux fins d'arbitrage, les modalités permettant de déterminer s'il y a bien eu une interruption de service ainsi que la façon d'évaluer les dommages. Donc, on présente une demande d'arbitrage à l'office pour savoir s'il y a eu un manquement.

La principale différence par rapport aux sanctions administratives pécuniaires, c'est que celles-ci sont payées au gouvernement. La dissuasion est une bonne chose, mais cela ne permet pas de verser une indemnité aux expéditeurs pour les dommages qu'ils ont encourus en raison de l'interruption de service du transporteur ferroviaire. Avec une pointe d'ironie, je dirais que si l'objectif est la dissuasion et que les transporteurs ferroviaires ont, en vertu de la loi, le droit d'imposer unilatéralement des tarifs aux expéditeurs en cas de manquement, les tarifs payés par l'expéditeur devraient peut-être aussi être versés au gouvernement. C'est ridicule, mais c'est vraiment ce que nous comparons dans ce cas-ci.

• (1700)

Le président: Le temps est écoulé.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Pendant que j'ai la parole, j'aimerais souligner, aux fins du compte rendu, que nous avons présenté une motion pour inviter l'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités à comparaître au comité concernant le Budget supplémentaire des dépenses (C) avant le 7 mars, et pour que la réunion soit télévisée.

Je ne fais que m'assurer que l'avis de motion est bien là et que nous nous en occuperons en temps opportun.

Le président: D'accord. Je vous invite aussi à parler aux autres députés, mais cela figure au compte rendu.

M. Mike Sullivan: Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier tous les témoins d'avoir comparu. Je pense que la salle n'a jamais été aussi pleine.

En ce qui a trait au mécanisme d'indemnisation des expéditeurs, j'aime bien votre proposition. Je pense que le ministre a laissé entendre que tout cas de manquement devrait se retrouver devant les tribunaux, que vous seriez libre d'intenter des poursuites. Bien entendu, comme vous le savez, étant ce qu'ils sont, les transporteurs ferroviaires disposent de fonds beaucoup plus importants que les 4 239 petits ou très petits expéditeurs, et dépenser 600 000 \$ pour obtenir une indemnité de 50 000 \$ n'est pas vraiment une bonne façon de dépenser son argent.

Cela dit, pour la gouverne de M. Poilievre, le régime d'arbitrage canadien en matière de relations de travail comporte des indemnités. Tout arbitre du travail peut, lors de toute audience d'arbitrage, accorder une indemnité à un particulier ou un syndicat. C'est ainsi que cela fonctionne.

La plupart des cas d'arbitrage lié au travail ne font que déterminer qui a raison et qui a tort. Quelqu'un qui a été congédié peut être réintégré et quelqu'un qui n'a pas été payé peut l'être. Or, cela a été élargi de façon à inclure la notion d'indemnités. Au pays, il y a une petite industrie artisanale d'arbitres du travail qui...

L'hon. Ralph Goodale: Elle est assez importante.

M. Mike Sullivan: C'est une industrie artisanale assez importante. C'est vrai.

Des indemnités ne sont pas accordées très souvent, parce qu'il faut avoir des preuves, mais c'est possible.

Au Canada, selon la loi, tout accord entre un syndicat et un employeur doit comporter une disposition sur le règlement des différends. C'est plus ou moins ce que vous demandez, que l'on vous permette de faire valoir auprès d'un arbitre des accords sur les niveaux de service la notion selon laquelle ces accords comportent un mécanisme de règlement des différends, ce qui inclut la possibilité d'accorder des indemnités.

M. Wade Sobkowich: Oui.

M. Mike Sullivan: Il n'est pas nécessaire de l'inscrire, mais ce serait inclus, de façon à éviter l'horrible spectre des tribunaux chaque fois que vous cherchez à obtenir un remboursement d'un transporteur ferroviaire, et nous savons à quel point ils peuvent être axés sur les litiges.

Donc, je suis favorable à cet amendement. Cela me semble une solution sensée au problème.

Vous avez aussi parlé d'autres amendements que je trouve aussi très raisonnables. Chaque fois que la loi est un peu ambiguë, les parties importantes ont tendance à utiliser cette ambiguïté contre vous. Donc, je suis d'accord pour que l'on retire l'élément des conditions opérationnelles.

La question a été posée deux fois, mais je vais vous la poser pour une troisième fois. Si vous pouviez imposer des changements, le plus important serait-il la notion qui vise à inclure le mécanisme de règlement des différends dans vos accords sur les niveaux de service?

M. Wade Sobkowich: Est-ce à moi que vous posez la question?

M. Mike Sullivan: Tout le monde peut y répondre.

M. Wade Sobkowich: Eh bien, les réponses varieront en fonction du point de vue de chacun.

Concernant la question de mieux définir « convenables », cela contribue à garantir un meilleur service, et je pense que tout le monde ici convient que c'est un élément important.

C'est très difficile de les classer, et ils sont inextricablement liés. Nous estimons qu'il y a des lacunes dans notre capacité d'obtenir des dommages et intérêts de 0 à 200 000 \$, dans la mesure où c'est tellement coûteux qu'on entamerait des poursuites devant un tribunal ou qu'on ferait une plainte sur le niveau de service.

Nous trouvons qu'il y a une lacune. Je peux dire que c'est un élément très important, du moins pour l'industrie céréalière.

À mon avis, il est difficile de dire quel aspect est le plus important.

• (1705)

M. Mike Sullivan: Quelqu'un d'autre veut répondre à la question?

M. Robert Ballantyne: Je pense que la plupart d'entre nous sont d'accord avec Wade. Nous essayons de proposer un train de mesures qui sont interreliées — nous considérons cela comme un train de mesures. Comme nous l'avons dit dès le départ, les industries représentées ne mettront pas nécessairement l'accent sur les mêmes éléments, mais elles les appuient tous.

En ce qui concerne les dommages-intérêts, dans mon exposé, j'ai dit entre autres que l'un des consultants du comité de l'examen des services de transport ferroviaire de marchandises — NRG Research Group — a dit que 62 % des expéditeurs ont déclaré avoir subi des conséquences financières à la suite d'un piètre rendement.

De plus, la loi actuelle donne le droit aux compagnies de chemin de fer d'imposer unilatéralement des sanctions aux expéditeurs en cas de manquement. Il y a donc cette disposition pour l'inverse.

Le président: Votre temps est écoulé.

Je cède la parole à M. Holder, pour cinq minutes.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier tous nos témoins de leur présence, de leur témoignage et de leurs recommandations. Compte tenu des amendements proposés, je crois pouvoir dire sans me tromper que vous auriez pu vous réunir et établir une seule liste. Cela aurait peut-être rendu les choses un peu plus simples et claires, mais puisque nous avons vos mémoires, nous examinerons vos amendements tels que vous nous les avez présentés.

Cela m'a frappé lorsque le ministre Lebel nous a présenté le projet de loi C-52 et qu'il nous a donné des références et a répondu à nos questions. Je veux souligner votre appui, d'une manière générale, aux efforts que nous déployons pour mettre cela en place. Il a fallu beaucoup de temps; je pense que vous l'admettez tous. Cependant, si je comprends bien, vous essayez de prendre les éléments qui sont sur la bonne voie en les resserrant légèrement. C'est certainement le sentiment que j'ai d'après votre témoignage d'aujourd'hui.

J'aimerais parler brièvement de deux ou trois choses, et j'aurai ensuite quelques questions.

Le ministre s'est dit convaincu que le projet de loi ouvrirait la voie à l'amélioration des relations commerciales entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs, ce qui, au bout du compte, est la meilleure chose qui puisse arriver à tout le monde. Je n'en dirai pas plus, car lors d'une réunion précédente, cela m'a poussé à poser une question sur la façon dont vont les choses depuis la présentation du projet de loi, c'est-à-dire, dans les relations entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer.

Monsieur May, vous avez été assez catégorique lorsqu'en répondant à la question de M. Toet, vous avez dit que le service ne s'était pas amélioré. Ce n'est pas du tout l'impression que j'ai. On pourrait avoir l'impression que dans son ensemble, le projet de loi présenté pourrait amener les gens à faire de plus grands efforts.

Pouvez-vous, et peut-être ceux qui sont touchés par cela, nous dire brièvement si vous pensez que les relations se sont améliorées?

Monsieur May, puisque votre opinion est claire, pouvez-vous intervenir brièvement là-dessus? J'aimerais que vous précisiez votre point de vue, s'il vous plaît.

M. Ian May: C'est un point de vue cynique, et je ne peux pas expliquer les motifs des compagnies de chemin de fer. Elles seules peuvent le faire, mais le moment est drôlement choisi. Je sais que le CN en particulier s'opposait au projet de loi, qu'il s'y est opposé avec véhémence tout au long du processus, et une fois que le projet de loi a été présenté, nous n'avons rien entendu de la part du CN, du moins publiquement. Je peux vous dire avec certitude que les choses sont revenues comme elles étaient. Il y a bel et bien eu un changement d'attitude, un changement dans la façon dont les compagnies de chemin de fer traitaient leurs clients, en particulier le CN. Elles étaient plus favorables à la coopération, aux discussions. Il semble que ce ne soit plus le cas. Il ne faut pas généraliser les choses en se basant sur deux ou trois mois, mais je peux vous dire que mes membres me disent, avec indignation, que la situation est revenue comme elle était.

M. Ed Holder: C'est intéressant.

Monsieur Sobkowich, dans une lettre de la Western Grain Elevator Association datée du 11 décembre 2012, on a cité ce qui suit:

M. Sobkowich a ajouté que généralement, le service ferroviaire pour les expéditions de céréales s'est récemment amélioré, et il est à espérer que le projet de loi permettra d'appuyer les gains qui ont été faits et d'aller encore plus loin.

Qu'en pensez-vous, monsieur May?

● (1710)

M. Wade Sobkowich: Si vous me le permettez, depuis janvier — et j'en ai parlé à mes membres hier, car je voulais les dernières nouvelles sur le niveau de service —, le service est très mauvais des deux côtés. En trois ans, le service n'a jamais été aussi mauvais, surtout en ce qui concerne le CN. En général, les compagnies de chemin de fer fournissent moins de 50 % des wagons prévus dans leur plan de services.

M. Ed Holder: Donc, le 11 décembre, le service était bon, mais en janvier, il n'était pas très bon?

M. Wade Sobkowich: C'est seulement que la situation a changé, et ils disent que c'est en raison du temps froid.

M. Ed Holder: Et qu'en pensez-vous?

M. Wade Sobkowich: Il y a du temps froid chaque hiver.

M. Ed Holder: Monsieur Cherewyk, vous vouliez intervenir.

M. Greg Cherewyk: Pour reprendre ce qui a été dit, nous recevons des appels de certains de nos membres, qui sont furieux et qui disent qu'au milieu du processus actuel, il y a un retard de 60 wagons. Si un petit expéditeur est en retard de 60 wagons-trémies, il est prêt à fermer boutique.

Ils nous disent que s'ils n'obtiennent pas le service, ils perdent à tous les niveaux. Nous avons des agriculteurs qui devaient livrer leur marchandise en décembre à qui l'on a dit que c'était impossible et que ce ne sera pas avant le mois de mars. Ils sont prêts à ne pas

respecter leur contrat. Du côté des acheteurs, ils sont également prêts. Ils se font attaquer des deux côtés. C'est un fait anecdotique.

Notre industrie évalue elle aussi la performance, et je vais vous lire une partie de notre évaluation: « la planification de la ligne pour l'exécution des commandes des clients a chuté de façon significative depuis la semaine 22, avec une moyenne de seulement 54 % des commandes prévues pour une semaine au cours des six dernières semaines ».

Donc, nous recevons des appels d'exportateurs furieux qui sont incapables de se servir de l'équipement, et c'est ce que les données illustrent.

Le président: Est-ce que quelqu'un d'autre veut intervenir?

Mme Cobden.

Mme Catherine Cobden: Je représente un groupe d'expéditeurs qui dépendent énormément des compagnies de chemin de fer, et nous avons des problèmes pour ce qui est des services tout au long du processus. J'en ai déjà parlé. C'est intéressant, mais j'ignorais que nous obtenions tous environ la moitié de ce que nous demandions.

Il y a également deux aspects à prendre en considération concernant les services, et je veux m'assurer que nous y avons réfléchi. Il y a d'abord la livraison, et à cet égard, il semble qu'une tendance intéressante se dessine présentement avec le fait qu'on nous fournit la moitié des wagons dont nous avons besoin, ce qui est vraiment insuffisant. L'autre aspect lié au service, c'est la qualité de ces wagons, et nos membres insistent sur la mauvaise qualité des wagons fournis. Ils contiennent des déchets, et nous avons eu quelques incidents qui ont présenté un très grand risque pour la santé et la sécurité des employés; des portes tombaient des wagons couverts. Il y a donc beaucoup de preuves anecdotiques que nous faisons face à des difficultés également quant à la qualité.

Le président: Votre temps est écoulé. Il ne nous reste que deux ou trois minutes avant l'appel de la sonnerie.

Mme Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Ma question s'adresse à Mme Cobden.

Vous nous avez suggéré trois amendements. Vous avez dit plus tôt les avoir énoncés par ordre d'intérêt, mais celui qui m'intéresse est le troisième. On y parle d'ajouter un nouvel article distinct qui définirait ce qu'est un arrangement adéquat et convenable et ce que sont les obligations en matière de service.

Vous dites que si ce n'est pas clairement énoncé dans la loi, l'utilisation du pouvoir des chemins de fer ou du processus judiciaire par l'arbitrage pourrait éroder ces définitions déjà convenues.

Je trouve que c'est très avisé et qu'il serait intéressant d'inclure cela dans le projet de loi.

Pour le bénéfice de tous, pourriez-vous nous donner des exemples concrets de ce qui pourrait se produire si cet aspect n'était pas inclus dans le projet de loi?

[Traduction]

Mme Catherine Cobden: Je suppose que la première chose sur laquelle j'aimerais insister, c'est que les obligations définies — et nous décrivons un certain nombre d'entre elles et mes collègues y ont déjà fait référence — ont déjà été acceptées par tout le monde, et nous ne devrions pas nous énerver. Je pense que c'est une formalité pour un changement dans le processus.

L'idée, c'est que si nous n'établissons pas de définitions claires... Soit dit en passant, puisque nous payons déjà pour ce service, précisons les choses; apportons les précisions et rendons les choses claires. Si nous ne le faisons pas, nous passerons par des procédures judiciaires, et il en résultera une refonte. Dans le pire des scénarios, cela nous éloignera de l'objectif que nous visons par l'adoption de ce projet de loi. C'est pour cette raison que nous aimerions que l'on détermine très clairement ce qu'on entend par service.

Greg, je pense que c'est vous qui avez donné une excellente description lorsque vous parliez de la définition de « convenable ». Nous sommes dans une zone grise depuis longtemps, et l'ajout de certains de ces éléments sera vraiment utile.

Allan, voulez-vous ajouter quelque chose, ou est-ce que cela suffit?

• (1715)

M. Allan Foran: Nous avons déjà des mesures pour le niveau de service, et tout ce que cela fait, c'est les réitérer. Les besoins de l'expéditeur sont d'une importance primordiale. C'est une solution pour l'expéditeur. Cela précise très clairement que c'est le cas.

Ce qui suscite des préoccupations dans le projet de loi, c'est de s'assurer que cette nouvelle solution n'a pas de répercussions sur ce qui existe actuellement.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Selon ce que vous avez dit plus tôt, vous avez une longue liste incluant tous les amendements que vous suggérez ainsi qu'une liste résumée, soit celle qui est devant nous.

Y a-t-il des amendements qui ne sont pas mentionnés dans ce document, mais que vous considérez importants dans le cadre de ce projet de loi? En fait, pourriez-vous nous envoyer la liste complète de vos suggestions?

[Traduction]

Mme Catherine Cobden: Je devrais probablement souligner que nous appuyons les six recommandations de la Coalition des expéditeurs par rail. Puisque nous sommes membres de la coalition, nous appuyons tous ses amendements.

Ce que je dis, c'est que nous avons jugé qu'il était vraiment important de faire des demandes très précises. Nous appuyons l'objectif visé par le projet de loi, et plutôt que de faire 10, 12 ou 15 demandes, nous avons jugé qu'il était préférable de présenter seulement celles qui, à notre avis, correspondent vraiment à

l'orientation que le gouvernement veut donner au projet de loi. C'est de cette façon que nous avons choisi les amendements.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je n'ai plus de questions. Merci.

[Traduction]

Le président: Je croyais qu'il y aurait déjà eu l'appel de la sonnerie. Avez-vous des questions de ce côté-ci?

Monsieur Watson, avez-vous une question brève?

M. Jeff Watson (Essex, PCC): J'ai deux ou trois remarques à faire. J'ai écouté attentivement les exposés, et je comprends les frustrations. Dans les discussions sur la sécurité ferroviaire que nous avons eues au comité au fil des ans, j'ai eu mes propres réserves au sujet du rendement des compagnies de chemin de fer et de leurs responsabilités.

Je ne tournerai pas autour du pot, et j'espère que je ne vexerai personne. Est-il possible qu'après des années à vous sentir malmenés par les compagnies de chemin de fer, vous ne cherchiez pas vraiment une résolution équilibrée, mais un modèle visant à punir et qui penche en votre faveur? C'est ma première question.

Ensuite, se pourrait-il que vous vous sentiez justifiés de demander au gouvernement plutôt qu'aux tribunaux de frapper? Voilà ma question.

Le président: Nous avons l'appel de la sonnerie. Je vais donc vous permettre...

Monsieur Sobkowich, c'est vous qui aviez levé la main en premier.

M. Jeff Watson: Je croyais que nous avions du temps, monsieur le président.

M. Wade Sobkowich: Je vais répondre rapidement, car je sais que Ian veut dire quelque chose à ce sujet.

Le président: Je dois vous demander d'être très brefs.

M. Wade Sobkowich: C'est là où nous en sommes aujourd'hui. Les compagnies de chemin de fer aiment avoir autant de pouvoir et il en est de même pour les expéditeurs. Les amendements que nous proposons permettraient d'atteindre un équilibre.

M. Ian May: Je vais mettre mon grain de sel en disant que nous avons autant besoin des compagnies de chemin de fer qu'elles ont besoin de nous. Elles sont essentielles à nos activités. Nous ne leur voulons pas de mal; nous voulons seulement qu'elles se comportent mieux.

Le président: Merci.

Cela dit, je vous remercie tous de votre présence aujourd'hui. De toute évidence, je vois que le projet de loi intéresse beaucoup de gens. Nous sommes ravis que vous ayez pu comparaître aujourd'hui.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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