



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 061 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 28 février 2013

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 28 février 2013

• (1535)

[Traduction]

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

Je voudrais souhaiter la bienvenue à tous les témoins et les remercier d'être venus ici aujourd'hui.

Je sais que nous avons un après-midi chargé, alors entrons tout de suite dans le vif du sujet. Sans plus tarder, j'aimerais...

Monsieur Harris.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Je remplace Mike Sullivan aujourd'hui.

Une motion a été présentée la dernière fois. Avons-nous prévu du temps pour en débattre? Je sais que vous voulez vous mettre au travail, mais il est très important...

Le président: Ce n'est pas à l'ordre du jour.

À titre d'information seulement, la motion concerne la visite du ministre. Le ministre viendra témoigner le 19 mars. Son horaire ne lui permet pas de venir avant cette date.

Sans attendre, j'inviterais M. Paton ou Mme Cook, de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, à présenter son exposé.

Vous avez tout au plus 10 minutes.

M. Richard Paton (président et chef de la direction, Association canadienne de l'industrie de la chimie): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité.

Je présenterai environ la moitié de l'exposé, puis Fiona Cook prendra le relais. Elle est directrice des Affaires économiques et commerciales et s'occupe de ce dossier depuis trop longtemps.

L'association représente 45 entreprises qui fabriquent des produits chimiques au Canada. Il s'agit d'une industrie de 47 milliards de dollars. Nous sommes ici aujourd'hui parce que cette question est d'une grande importance pour nous: en effet, 80 p. 100 de nos produits sont expédiés par nos deux excellentes sociétés ferroviaires, le CP et le CN. D'où notre immense intérêt pour le projet de loi. Nous faisons également partie de la Coalition des expéditeurs par rail depuis sept ans.

Pourquoi le transport ferroviaire est-il aussi important pour notre industrie? Au cours d'une réunion que nous avons eue dernièrement avec des députés fédéraux, l'un de nos membres, un grand fabricant de produits pétrochimiques, parlait des investissements, de la croissance et de la création d'emplois au pays. Essentiellement, il a expliqué que seulement deux choses influent sur un investissement majeur dans l'industrie: l'accès à une charge d'alimentation — à savoir, dans notre cas, à des liquides du gaz naturel — et l'accès à des services de transport ferroviaire offerts à un prix concurrentiel, car la plupart de nos produits sont expédiés vers les États-Unis sur de très longues distances. S'il est impossible de les expédier rapidement et à

un bon prix partout au Canada et vers les États-Unis, nous ne pourrions pas assurer la rentabilité de nos usines. Il s'agit donc d'un aspect vraiment important pour notre industrie.

Nos membres apprécient le fait que le Canada compte deux grandes et très bonnes sociétés ferroviaires nord-américaines. Ils sont reconnaissants des efforts qui ont été déployés pour améliorer les services offerts par ces transporteurs ferroviaires. C'est quelque chose qui nous tient beaucoup à coeur, et c'est la raison pour laquelle nous appuyons le projet de loi.

Nous sommes toutefois convaincus qu'un bon partenariat entre les sociétés ferroviaires, notre industrie et les expéditeurs ne peut exister sans des ententes de service claires et réciproques, où les deux parties travaillent ensemble pour obtenir le meilleur rendement possible. Nous ne voulons pas vraiment d'un système fortement réglementé ni d'un système qui se traduirait par un recours incessant au mécanisme d'appel.

Les membres de l'association sont d'avis que le projet de loi marque une étape importante vers l'adoption de ce genre d'ententes de service — chose que nous souhaitons depuis longtemps —, et nous croyons que le projet de loi donnera aux entreprises de notre industrie des assises plus solides qui faciliteront leur travail avec les sociétés ferroviaires, dont la position de force sur le marché n'est pas toujours compatible avec une économie pleinement concurrentielle.

Nous sommes aussi persuadés qu'un projet de loi bien ficelé contribuera à améliorer les relations entre les sociétés ferroviaires et leurs clients, comme les membres de notre industrie. L'association appuie le projet de loi, mais elle estime aussi que des amendements s'imposent si nous voulons changer réellement le cours des choses et réussir à conclure des ententes de service viables. De fait, nous croyons que, sans une définition plus claire de ce qu'est une entente de service, ce concept risque fort de semer la confusion chez les entreprises et les sociétés ferroviaires, qui finiront par interjeter appel sur appel, et cela ne serait dans l'intérêt ni des entreprises ni des sociétés ferroviaires.

En conclusion, nous appuyons le projet de loi, mais nous croyons que le gouvernement pourrait le rendre plus adéquat en y apportant de modestes amendements qui permettraient de mieux définir le concept d'entente de service et qui, en retour, aideront le gouvernement et le Parlement à obtenir les résultats escomptés.

Fiona Cook vous donnera quelques exemples d'amendements que nous jugeons pertinents.

Mme Fiona Cook (directrice, Affaires économiques et commerciales, Association canadienne de l'industrie de la chimie): Merci, Richard.

Comme vous l'avez remarqué, nous cherchons avant tout à établir un partenariat plus fructueux entre les sociétés ferroviaires et leurs clients. La collaboration étroite de nos membres et des transporteurs ferroviaires du Canada est non seulement essentielle au maintien de notre compétitivité sur les marchés internationaux, mais elle est aussi cruciale pour favoriser les investissements, la création d'emplois et la croissance de notre industrie au Canada.

Il faut intensifier les discussions et la planification en ce qui a trait à la situation de l'offre et de la demande des services ferroviaires. L'association croit que les quelques amendements clés que nous proposons aujourd'hui permettront de renforcer les liens entre les parties.

J'étais ici mardi, et je crois savoir que les membres du comité ont reçu des copies de la liste d'amendements suggérés par la Coalition des expéditeurs par rail et dont nous sommes en faveur.

Au bout du compte, le projet de loi atteindra ses objectifs si l'arbitrage n'est utilisé qu'en dernier recours. Nous en sommes convaincus. Nous croyons que deux amendements sont nécessaires pour établir les conditions propices à la réussite du projet de loi, et mes commentaires porteront sur les deux amendements en question.

Le premier amendement, qui définit les éléments essentiels qui doivent être abordés dans le cadre de négociations, est fondamental si on veut se conformer à l'esprit du projet de loi. Comme le savent les députés, le comité d'examen a précisé, dans son rapport, que ce type de cadre était une condition préalable à l'amélioration des relations commerciales, et, franchement, nous sommes un peu surpris de voir que les éléments de base d'une entente de service ne sont pas définis dans le projet loi.

Il faut absolument apporter cette modification pour respecter l'intention derrière le projet de loi et faire en sorte qu'il puisse servir de mesure de soutien efficace. Sans une définition claire de ces éléments, les deux parties seront incapables de cerner les problèmes et de trouver des solutions viables. En revanche, si les parties parviennent à s'entendre sur les différentes modalités, cela donnera lieu à une hausse du nombre d'accords commerciaux et à une baisse du nombre de recours devant l'office, et je crois que c'est ce que nous voulons tous. Je le répète: il est essentiel de définir les éléments cadres des négociations pour que celles-ci aboutissent à des partenariats et à des accords commerciaux satisfaisants pour les deux parties, et ce sont là les résultats escomptés.

Ensuite, toujours dans le but de favoriser une meilleure collaboration et un plus grand nombre d'ententes commerciales, nous croyons qu'il faut supprimer le terme « exploitation », comme il est proposé dans le deuxième amendement, sinon, on restreint la portée des négociations et on se retrouve avec des demi-mesures et des ententes inefficaces qui ne contiennent pas les clauses habituelles, comme celles liées au règlement des différends — qui est un aspect très important — et à la force majeure, qui figurent pourtant dans la plupart des ententes commerciales.

Le retrait du terme « exploitation » permettra d'élargir la portée des négociations entre les sociétés ferroviaires et leurs clients, ce qui ne manquera pas de rendre les ententes plus fonctionnelles. En outre, comme les parties pourront régler certains différends au moyen de mécanismes de règlement des différends normalisés et prédéterminés, elles n'auront pas besoin de s'adresser aussi souvent à l'arbitre ou aux tribunaux, et, encore une fois, cela se traduira par un plus grand nombre d'ententes commerciales et un moins grand recours à l'office.

En résumé, comme Richard l'a mentionné tout à l'heure, nous sommes emballés par le projet de loi. Il est l'aboutissement de

nombreuses années de travail acharné, mais il faut lui apporter quelques modifications pour en accroître l'efficacité.

Même si le projet de loi est amendé, permettra-t-il de régler tous les problèmes auxquels font face les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires? Non. Est-ce qu'il permet d'éliminer toutes les lacunes que nous avons relevées dans le cadre du processus d'examen des services ferroviaires? Non. En ce qui concerne plus particulièrement notre industrie, le projet de loi n'aborde pas les exigences et les engagements relatifs aux services transfrontaliers. Or, il s'agit d'un aspect important pour notre industrie, car 80 p. 100 de nos produits sont expédiés vers les États-Unis.

Toutefois, cela dit, nous espérons que, grâce aux amendements qui ont été proposés, le projet de loi apportera l'équilibre nécessaire pour que nous puissions mener à bien notre travail avec nos partenaires du transport ferroviaire et élaborer des ententes de niveau de service qui tiennent compte de toutes les modalités des services que doivent offrir les transporteurs ferroviaires à leurs clients, peu importe les frontières, comme nous pouvons le voir dans les secteurs du transport maritime, aérien et terrestre.

L'adoption du projet de loi C-52 est un premier pas nécessaire vers une meilleure compréhension et un partenariat plus harmonieux entre les sociétés ferroviaires canadiennes et la multitude d'industries qui fournissent des aliments, des produits et des emplois et qui soutiennent les collectivités du pays. Les amendements que nous proposons lui permettront de donner les résultats escomptés. Au bout du compte, il s'agit de travailler tous ensemble.

Merci.

● (1540)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre le représentant de l'Association minière du Canada.

Allez-y, monsieur Gratton.

M. Pierre Gratton (président et chef de la direction, Association minière du Canada): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité et distingués invités.

Je suis Pierre Gratton, président et chef de la direction de l'Association minière du Canada. L'AMC est le porte-parole national de l'industrie canadienne de l'exploitation minière et de la transformation des minéraux. Elle représente les gros expéditeurs — comme Teck, de loin le plus gros client du CP — et les petits expéditeurs aussi.

Je suis accompagné de François Tougas, notre conseiller en la matière. Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui pour vous faire part de notre point de vue sur cet important projet de loi.

En 2011, l'industrie minière a contribué pour 35,6 milliards de dollars au PIB du Canada, a employé 320 000 travailleurs, a versé 9 milliards de dollars en redevances et impôts aux gouvernements fédéral et provinciaux et comptait pour 23 p. 100 de la valeur totale des exportations. J'ajouterais que nos exportations ont atteint un sommet sans précédent en 2011, année la plus récente pour laquelle nous avons les chiffres.

Présente du nord au sud et d'est en ouest, l'industrie joue un rôle très important dans les collectivités éloignées et génère de la richesse dans les grandes villes du pays, notamment Toronto, Vancouver, Montréal, Edmonton, Calgary et Saskatoon, chacune d'entre elles servant de centre d'excellence minière à l'échelle mondiale pour différents types d'exploitation minière.

À plus long terme, les projets miniers proposés, prévus et en cours au Canada représentent des investissements de plus de 140 milliards de dollars au cours des 5 à 10 prochaines années. Partout au pays, de grands projets voient le jour dans des secteurs comme les sables bitumineux, le charbon, le cuivre, l'or, le fer et les diamants, sans compter les investissements importants qui sont faits dans les secteurs de l'environnement et de la transformation.

Pour contribuer encore davantage à la prospérité du Canada, l'industrie a besoin de l'appui du gouvernement pour satisfaire à la demande prévue dans les années à venir en matière de minéraux canadiens. L'efficacité de la chaîne d'approvisionnement logistique est un facteur déterminant dans la contribution de l'industrie à l'économie du pays, et la qualité des services de transport ferroviaire est essentielle à l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement logistique.

L'AMC salue l'initiative du gouvernement de proposer le projet de loi C-52. Toutefois, nous sommes d'avis que, à moins qu'il ne soit amendé, le projet de loi ne permettra pas au gouvernement de remplir sa promesse « d'améliorer l'efficacité, la rentabilité et la fiabilité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises ».

L'industrie minière canadienne est jusqu'à maintenant le client industriel le plus important des sociétés ferroviaires canadiennes. Bon an, mal an, notre industrie compte pour plus de la moitié des recettes totales des transporteurs ferroviaires de marchandises et pour la majeure partie du volume total expédié par ces transporteurs. En 2011, notre industrie représentait 54 p. 100 des recettes des sociétés ferroviaires et 48 p. 100 du volume qu'elles ont expédié. Par conséquent, les lois relatives au transport ont certes une très grande incidence sur l'industrie minière canadienne.

Je vais vous donner un autre exemple, plus précis. Regardons les retombées économiques générées par une société minière et les répercussions de la qualité des services ferroviaires sur le succès de son modèle d'affaires. Disons que cette société minière expédie chaque année vers des installations portuaires 24 millions de tonnes de charbon. À raison de 105 tonnes par wagon, cela équivaut à l'utilisation de 225 000 wagons par année. Comme il y a environ 152 wagons par train, cela correspond à 1 500 trains par année, ou 5 trains par jour. Si le prix de la tonne s'élève à 150 \$, on obtient un montant de 15 750 \$ par wagon, ou 2,4 millions de dollars par train, soit un total de 12 millions de dollars de charbon expédié chaque jour. Dans ce contexte, on peut constater que les lacunes des services ferroviaires peuvent coûter cher aux sociétés minières et, au bout du compte, à l'ensemble de l'économie canadienne. Il devient alors très difficile d'expédier d'autres types de marchandises si l'industrie minière ne peut pas expédier les siennes.

Ce qui préoccupe le plus les clients des transporteurs ferroviaires, c'est qu'ils ignorent ce qu'ils obtiennent en échange des tarifs qu'ils payent. L'éloignement de nombreuses installations minières fait que les sociétés minières sont souvent captives de l'une des deux sociétés ferroviaires et qu'elles n'ont souvent pas accès à d'autres moyens de transport des marchandises. Cette captivité, qui s'ajoute au pouvoir des transporteurs d'imposer unilatéralement des tarifs, permet à ceux-ci d'augmenter les prix et de réduire la qualité du service sans risquer de perdre leurs clients.

Les expéditeurs s'attendaient à ce que le projet de loi C-52 suive les recommandations formulées dans le rapport final du Comité d'examen des services de transport ferroviaire, de façon à ce qu'ils puissent négocier d'égal à égal avec les sociétés ferroviaires. Bien qu'un certain nombre de recommandations figurent dans le projet de

loi C-52, ce sont celles qui brillent par leur absence qui donneront le plus de fil à retordre aux expéditeurs.

Actuellement, sous le régime de la Loi sur les transports au Canada, un transporteur ferroviaire n'est pas tenu d'offrir certains éléments de service à un expéditeur, à moins que le transporteur ne choisisse de le faire. De plus, dans les cas où un transporteur choisit d'offrir un élément de service à un expéditeur, il n'est pas obligé d'offrir un certain niveau de service.

Malgré le fait que le comité d'examen a recommandé d'inclure des éléments de service dans les ententes de service et que l'ensemble des expéditeurs ont demandé que ces éléments soient intégrés au projet de loi C-52, le projet de loi est muet sur cet aspect crucial.

• (1545)

En accordant aux expéditeurs le droit prévu par la loi de conclure une entente de service comme le fait le projet de loi C-52, on s'arrête à mi-chemin: on accorde aux expéditeurs un droit au service sans définir ce service. En n'incluant pas les éléments de service dont les expéditeurs ont besoin, le projet de loi C-52 soumet, au mieux, la qualité des services ferroviaires à la discrétion d'un arbitre dans un processus qui, à moins d'être modifié, penchera lourdement en faveur de la société ferroviaire.

Les dispositions de la loi relatives aux niveaux de services ne sont pas assez musclées et précises. Voilà pourquoi elles n'ont pas permis de combler les lacunes de service qui étaient justement à l'origine de l'examen. Étant donné que ces dispositions ne sont pas rectifiées par le projet de loi, nous croyons que les expéditeurs resteront assujettis de manière disproportionnelle et déraisonnable à la domination des sociétés ferroviaires sur le marché et qu'il continuera d'y avoir des problèmes de service.

Dans le cadre des consultations sur le projet de loi, les expéditeurs ont demandé des amendements qui établiraient, d'une part, un niveau de service de base en obligeant les sociétés ferroviaires à offrir certains éléments de service, et, d'autre part, des lignes directrices qui guideraient l'Office des transports du Canada ou un arbitre désigné dans son interprétation du caractère adéquat et de la pertinence du niveau de service offert par une société ferroviaire.

Le projet de loi C-52 n'atteint pas ses objectifs parce que ces éléments de service de base n'y figurent pas. Par conséquent, ni l'office ni aucun autre arbitre ne disposent de lignes directrices concernant le caractère adéquat et la pertinence d'un niveau de service donné ou même pour déterminer si un élément de service doit être offert par un transporteur ferroviaire.

Le gouvernement a encore la possibilité de corriger le tir et de réaliser les objectifs du projet de loi C-52 en matière de croissance économique, de création d'emplois et d'expansion des débouchés commerciaux. Les amendements que nous proposons correspondent à ceux souhaités par l'ensemble des expéditeurs, comme il a été déterminé en consultation avec la Coalition des expéditeurs par rail. L'AMC appuie les six amendements décrits dans le document remis au comité aujourd'hui, et plus particulièrement les recommandations 1, 2 et 6, comme l'indique notre mémoire.

Le gouvernement a la possibilité de régler la situation. En donnant suite à ces recommandations, il facilitera les négociations commerciales, stimulera les exportations canadiennes et générera des recettes et des emplois partout au pays, sans qu'il en coûte quoi que ce soit. Les sociétés minières veulent pouvoir travailler en partenariat avec les transporteurs ferroviaires qui expédient leurs marchandises. Pour y arriver, il faudra toutefois égaliser les règles du jeu.

Merci beaucoup.

• (1550)

Le président: Merci infiniment, monsieur Gratton.

La parole est maintenant au représentant de l'Institut canadien des engrais.

C'est à vous, monsieur Larson.

M. Roger Larson (président, Institut canadien des engrais): Merci, monsieur Miller, mesdames et messieurs les membres du comité.

Je suis président de l'Institut canadien des engrais. Je suis accompagné de Ian MacKay, notre conseiller juridique en matière de transport.

L'ICE représente les principaux fabricants d'engrais à base d'azote, de phosphate, de potasse et de soufre. Nos membres produisent plus de 25 millions de tonnes métriques d'engrais chaque année. Plus de 75 p. 100 de cette production est exportée vers une soixantaine de pays, dont les États-Unis.

Nous sommes une industrie primaire fortement dépendante des transports ferroviaires pour expédier nos marchandises vers les marchés intérieurs et étrangers. Nos clients sont les agriculteurs, et la livraison efficace et en temps opportun de nos engrais est essentielle à l'approvisionnement mondial en aliments.

Je suis heureux de voir mes collègues du secteur ferroviaire parmi nous. Notre partenariat est la clé de voûte de la prospérité des fabricants d'engrais et des sociétés ferroviaires.

La croissance de nos exportations vers les États-Unis et vers d'autres pays est tributaire de la compétitivité de nos membres. Nos membres contribuent à l'essor économique du pays, ayant investi jusqu'à maintenant quelque 15 milliards de dollars et environ 3 milliards de dollars pour accroître, respectivement, la capacité de production d'engrais à base de potasse et d'engrais à base d'azote. Par conséquent, les sociétés ferroviaires devront investir dans de nouvelles infrastructures ferroviaires et s'engager à offrir de meilleurs services à leurs clients.

Nos membres ont investi beaucoup d'argent dans les partenariats de transport qu'ils ont conclus avec les sociétés ferroviaires. L'un de nos membres possède 5 500 wagons. Il s'agit de la deuxième flotte de wagons en importance en Amérique du Nord. D'autres encore ont loué à long terme des dizaines de milliers de wagons pour expédier leur engrais potassique et azoté vers les États-Unis.

Nous participons à des travaux de recherche visant à mettre au point un nouveau type de wagon-citerne qui permettrait de transporter de façon plus sécuritaire l'ammoniac. Nos membres dépensent actuellement des centaines de millions de dollars pour aménager de nouvelles installations portuaires à Vancouver et proposer des projets d'installations à Prince Rupert. Dans leurs usines et leurs exploitations minières, les membres de l'ICE ont aménagé des installations de pointe permettant de charger de 80 à 140 wagons à la fois. Cela représente un train de deux milles et demi de longueur.

Les sociétés ferroviaires n'ont pas toujours tenu leurs engagements en matière de service, et cela n'est pas toujours seulement attribuable au mauvais temps. Bien que nous ayons constaté une nette amélioration du service depuis les problèmes que nous avons connus en 2007 et en 2008, il faut reconnaître que les contraintes de capacité observées dernièrement ne sont aucunement le résultat du ralentissement économique qui se fait sentir. Qu'arrivera-t-il lorsque l'économie se redressera?

Notre industrie investit de façon massive dans la croissance. De 10 à 15 millions de tonnes supplémentaires d'engrais potassique et azoté devront être acheminées à nos clients, et pratiquement 100 p. 100 de cette nouvelle production devra être expédiée par rail.

Aujourd'hui, nos membres veulent obtenir des services modernes qui répondent à leurs besoins particuliers. Plus précisément, ils doivent négocier de nouvelles ententes en ce qui concerne les obligations de service qui vont au-delà de ce que j'appellerais les « services génériques », c'est-à-dire les mêmes services adéquats et convenables offerts à tous aux termes de la Loi sur les transports au Canada. Le fait est que, de nos jours, ces services génériques ne conviennent pas du tout.

Le projet de loi C-52, Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises, encourage l'ICE. Nous félicitons le gouvernement d'avoir présenté cette importante mesure législative. L'ICE estime qu'il s'agit d'une étape cruciale vers un meilleur équilibre commercial entre les transporteurs ferroviaires et leurs clients expéditeurs.

Cela dit, certains aspects du projet de loi préoccupent quelque peu l'ICE. Le projet de loi C-52 prévoit certaines mesures pour obliger les transporteurs ferroviaires à négocier des ententes commerciales avec leurs clients et à respecter leurs engagements en matière de service et pour habiliter les arbitres à conclure de telles ententes advenant l'échec des négociations, mais ces mesures ne sont pas assez contraignantes. Nous pouvons les renforcer en veillant à ce que les clients des transporteurs ferroviaires puissent exiger des ententes de service augmentées de dispositions sur le règlement des différends commerciaux.

Nos membres sont convaincus que les processus commerciaux peuvent venir à bout des problèmes de service ferroviaire. L'ICE est un ardent défenseur de ce mode de règlement des différends commerciaux depuis le début du débat fédéral sur les services ferroviaires, autour de 2006.

• (1555)

Nous avons été les premiers à présenter au Comité d'examen des services de transport ferroviaire un processus de médiation et d'arbitrage rapide, efficace et peu coûteux. L'ICE est en faveur d'un possible recours à la médiation et à l'arbitrage en cas d'échec des négociations commerciales. D'ailleurs, dans son rapport final, le comité d'examen a cité les efforts déployés par l'ICE à ce chapitre. Nous sommes heureux que le processus d'arbitrage dans le projet de loi reflète de nombreux aspects des propositions de l'ICE.

L'ICE souscrit à toutes les recommandations que la Coalition des expéditeurs par rail a faites plus tôt cette semaine. Je voudrais toutefois insister aujourd'hui sur deux des six recommandations qui préoccupent tout particulièrement l'industrie des engrais.

Je commencerai par les « conditions d'exploitation », soit la deuxième modification recommandée dans le document de la Coalition des expéditeurs par rail. La portée des ententes de service devrait être élargie au-delà des conditions d'exploitation de façon à couvrir tous les aspects des relations commerciales entre un transporteur ferroviaire et un expéditeur. En limitant les ententes de service aux conditions d'exploitation, on empêche l'arbitre d'examiner un certain nombre de modalités importantes qui figurent habituellement dans les ententes commerciales. Une telle situation est insensée en pratique, car l'expéditeur pourra seulement soumettre à l'arbitrage quelques-uns des enjeux qu'il aurait voulu autrement négocier. Étant donné qu'il n'y a pas de distinction entre les conditions d'exploitation et les autres conditions dans les ententes commerciales, nous proposons au comité de retrancher le mot « d'exploitation » de « conditions d'exploitation ». De cette manière, l'arbitre pourra ajouter des dispositions comme celles liées à la force majeure et au règlement des différends ainsi que d'autres modalités contractuelles habituellement stipulées dans les ententes commerciales.

Ensuite, le projet de loi doit préciser clairement qu'une entente de service peut comprendre des modalités de règlement des différends liés aux interruptions de service. Il s'agit de la troisième modification recommandée par la coalition. Les expéditeurs ne veulent pas engager une procédure coûteuse à la suite d'une interruption de service ou attendre la tenue d'une audience devant l'OTC. À notre avis, le moyen le plus efficace de régler les problèmes de service après la conclusion d'une entente, c'est de recourir aux modalités de règlement des différends qui ont été proposées par les parties elles-mêmes ou, au besoin, établies par l'arbitre. Sous sa forme actuelle, le projet de loi n'autoriserait pas l'arbitre à ajouter des modalités de règlement des différends, de sorte que le projet de loi ne corrige qu'une partie du problème.

En conclusion, l'ICE note que, dans son témoignage devant le comité le 12 février, le ministre Lebel a déclaré que les différends en matière de service liés au segment canadien des expéditions transfrontalières feront l'objet d'un arbitrage aux termes du projet de loi C-52. Or, près de 50 p. 100 des engrais que fabriquent nos membres sont expédiés vers les États-Unis. Les défis que doivent relever nos membres en ce qui a trait au transport ferroviaire transfrontalier de leurs marchandises sont identiques à ceux qui touchent les expéditions sur le marché intérieur ou vers les ports d'exportation à Vancouver. Les autorités canadiennes chargées des politiques et de la réglementation doivent travailler en étroite collaboration avec leurs homologues des États-Unis pour établir et harmoniser un processus de règlement des différends commerciaux qui tient compte des segments canadien et américain du transport transfrontalier.

Il est impératif que cette mesure législative vienne appuyer les nouveaux investissements que fait notre industrie dans la croissance économique, la création d'emplois et la prospérité du pays.

Je vous remercie de votre attention, et je répondrai à vos questions avec plaisir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Larson.

Nous allons maintenant entendre M. Facette, qui représente l'Association canadienne du propane.

J'espère que je n'ai pas trop massacré votre nom.

M. Jim Facette (président et chef de la direction, Association canadienne du propane): Vous l'avez bien prononcé.

Le président: Tant mieux.

Nous aurons droit à une présentation PowerPoint aujourd'hui.

M. Jim Facette: Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je vous remercie infiniment de me donner la possibilité de témoigner devant vous.

Nous suivons ce dossier depuis très longtemps, qui trouve enfin son aboutissement dans l'adoption du projet de loi, alors je vous félicite tous de nous avoir menés jusque-là.

Je sais qu'il y a beaucoup de personnes ici et beaucoup de questions à poser, alors ma déclaration durera moins de 10 minutes.

Je vais d'abord glisser quelques mots à notre sujet.

• (1600)

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): La documentation est-elle uniquement en anglais?

M. Jim Facette: Oui.

Mme Isabelle Morin: Comme les documents doivent être fournis dans les deux langues, je vais demander que vous ne fassiez pas la présentation en PowerPoint.

M. Jim Facette: Nous l'avons remise à l'avance. Vous n'en avez pas reçu de copie?

Mme Isabelle Morin: Non.

[Traduction]

Le président: Je suppose que nous l'avons reçue dans les deux langues officielles et...

Nous avons reçu la version papier, mais je suppose qu'elle n'est pas ici. Est-ce que...

Nous sommes censés avoir les deux.

Madame Morin, pouvez-vous suivre avec... ou non?

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je ne suis pas d'accord qu'il y ait une présentation unilingue en PowerPoint.

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Nous pourrions tous suivre au moyen de la copie papier.

[Traduction]

Le président: Je suis désolé, monsieur Facette, nous devons utiliser le document sur papier.

M. Jim Facette: Ça va. J'ai le document sur papier devant moi. Aucun problème.

Il faudrait en distribuer des copies.

Le président: Oh, d'accord; ça s'en vient.

M. Jim Facette: Désolé, monsieur le président. Nous avons fourni une copie au greffier à l'avance. Aucun problème.

[Français]

M. Jim Facette: Ce n'est pas très important.

[Traduction]

Je vais vous donner un aperçu de l'industrie au Canada et de sa participation active à l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises. Je vais aussi exposer brièvement nos vues sur le projet de loi.

L'ACP compte plus de 350 membres partout au Canada, répartis dans tous les secteurs de l'industrie: les producteurs; les grossistes; les détaillants; les transporteurs; les fabricants d'appareils, de bouteilles et d'équipement; et les fournisseurs de services.

Chaque année, l'industrie du propane contribue pour environ 10 milliards de dollars à l'économie canadienne. Elle génère plus de 900 millions de dollars en redevances et en impôts et emploie plus de 30 000 canadiens. Plus de la moitié du propane produit au Canada est expédié vers les États-Unis. Environ 3,5 milliards de litres de propane sont expédiés au moyen des chemins de fer canadiens.

Juste pour vous donner une petite idée de notre importance comme usagers du transport ferroviaire — ce que je vous dis ne se trouve pas dans le document que vous avez devant vous —, sachez qu'un wagon-citerne peut contenir environ 30 000 gallons de propane. Cela correspond précisément à 113 700 litres. Il faut environ trois camions pour décharger un wagon-citerne. Encore une fois, on parle ici de 3,5 à 4 milliards de litres de propane qui sont expédiés chaque année par le truchement des transporteurs ferroviaires canadiens.

Nous avons des voies ferrées ici en Ontario; les quais de déchargement se trouvent à Sarnia. Un nouveau quai vient tout juste d'être installé à cet endroit, alors il y a eu des travaux dernièrement à Sarnia. Au Canada, essentiellement, le propane est produit dans l'ouest du pays, est expédié à Sarnia, est chargé dans des camions ou des wagons et est acheminé vers l'est. Il peut aussi être expédié depuis l'ouest sur les lignes ferroviaires du CN qui se rendent directement jusqu'à la région de Toronto, puis, à partir de là, il est expédié vers l'est.

Dès 2008, nous avons participé activement au processus d'examen. D'ailleurs, vers la fin du processus, nous avons désigné une personne qui nous représentait au sein du groupe de discussion dirigé par M. Dinning.

Nos positions sont les suivantes: nous sommes en faveur d'une loi de nature commerciale qui prévoit le droit à une entente sur les niveaux de service pour corriger le déséquilibre qui existe sur le marché entre les sociétés ferroviaires et les expéditeurs. Nous croyons que les expéditeurs devraient avoir le droit de recourir à un mécanisme d'appel s'il n'est pas possible de conclure une entente sur les niveaux de service. En outre, la loi devrait autoriser les expéditeurs à imposer des sanctions aux sociétés ferroviaires, tout comme celles-ci peuvent actuellement en imposer aux expéditeurs.

Nous croyons que le projet de loi atteint les trois objectifs qui ont été fixés. Il établit un très bon équilibre entre les sociétés ferroviaires et les expéditeurs. Nous n'avons donc aucune modification à vous suggérer. Nous savons qu'il est extrêmement difficile de parvenir à un équilibre parfait.

Nous sommes d'avis que le projet de loi permettra d'améliorer le service ferroviaire au Canada et rendra les niveaux de service plus prévisibles. Il respecte la nature commerciale des relations entre les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs. Certains de nos membres ont conclu des ententes de niveau de service, d'autres ne l'ont pas fait. Il y a un juste milieu. Ce choix leur appartient.

À notre sens, le projet de loi est une option dont on peut se prévaloir si on le juge nécessaire. Nous pensons qu'il prévoit tous les mécanismes et toutes les mesures que nous avons demandés par le passé: le droit à une entente sur les niveaux de service, un mécanisme d'arbitrage et des sanctions administratives pécuniaires.

Monsieur le président, je vais m'arrêter ici. Je vais laisser du temps aux autres.

Merci.

Le président: Tout le monde l'a reçu.

Vous pouvez continuer, monsieur Facette.

• (1605)

Le président: Merci beaucoup.

Le dernier témoin est M. Claude Mongeau, président du Canadien National.

M. Claude Mongeau (président-directeur général, Canadien National): Merci, monsieur le président.

[Français]

Je vous remercie de m'accueillir aujourd'hui.

[Traduction]

Je ne fais pas partie de la Coalition des expéditeurs par rail, mais je suis heureux d'être en présence de collègues provenant de divers secteurs.

Monsieur Miller, si vous me le permettez, je prendrai toutes les minutes que M. Facette n'a pas utilisées et je ferai un cours exposé.

Le président: Je ne peux pas vous le permettre. Vous avez tout au plus dix minutes.

M. Claude Mongeau: Je plaisante.

Je suis à la tête du CN, qui est la société ferroviaire la plus importante du Canada, et j'estime qu'elle est l'épine dorsale de l'économie canadienne. À mes yeux, l'industrie ferroviaire est absolument essentielle à la prospérité du pays. Nous avons, au Canada, de longues distances à couvrir, et le transport ferroviaire est une partie très importante du tissu économique du pays.

De fait, le CN transporte à lui seul pour 250 milliards de dollars de biens par année. Cette année, nous avons aidé M. Gratton à établir un nouveau record au chapitre des exportations dans l'industrie minière. Le taux de notre service de transport de potasse est passé à 155 p. 100. Au moment où je vous parle, nous transportons plus de propane que jamais vers un plus grand nombre de marchés.

Si j'examine les chiffres pour 2012, chaque mois était pour nous un record. Notre volume d'expédition se situe bien au-delà de n'importe quel volume d'expédition connu de l'histoire de l'industrie ferroviaire. C'est parce que nous ne nous contentons pas de faire les choses que nous sommes censés faire pour servir l'économie canadienne: nous gagnons rapidement des parts de marché à l'égard d'autres modes de transport, ce qui témoigne du très bon service et du bon fonctionnement de l'industrie ferroviaire.

Mais la situation n'a pas toujours été aussi brillante. Il y a 25 ans, la situation de l'industrie ferroviaire en Amérique du Nord était précaire. Le CN ne différait pas du CP. Le Canada comptait deux transporteurs qui étaient fortement subventionnés par les contribuables. Ces sociétés ferroviaires n'étaient pas suffisamment rentables pour leur permettre de réinvestir dans leur équipement et leur infrastructure. Nous accusions du retard au chapitre de la sûreté, de l'innovation et du service. De fait, à l'époque, le CN était pire que le CP à cet égard. Le CN était une société d'État, un lourd fardeau pour les contribuables canadiens, et il ne se montrait pas particulièrement innovateur au chapitre de l'exploitation. Cela remonte à 25 ans.

Heureusement, grâce à une succession de bonnes politiques gouvernementales — d'abord sous un gouvernement conservateur, puis sous divers gouvernements libéraux —, l'industrie ferroviaire a fait l'objet d'une déréglementation lente mais progressive qui a mené à une transformation remarquable, ce qui nous met aujourd'hui dans une position enviable. J'estime que le Canada compte un des meilleurs réseaux ferroviaires du monde. Nous offrons clairement les tarifs les plus bas parmi les pays de l'OCDE en ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises, ce qui est important pour les expéditeurs canadiens, compte tenu des distances. Nous offrons, dans l'ensemble, un très bon service, et je vais y revenir.

Le CP est le chef de file en matière de sécurité au sein de l'industrie ferroviaire. Le CN est le transporteur ferroviaire le plus rentable de l'Amérique du Nord. Le CN et le CP servent très bien leurs clients et actionnaires.

Il a fallu 25 ans de bonnes politiques gouvernementales, et il a fallu que les deux transporteurs ferroviaires travaillent très dur — en partenariat avec leurs clients — pour être où ils sont aujourd'hui. Il serait très important que le gouvernement accorde beaucoup d'attention au maintien de ces conditions gagnantes et qu'il ne retourne pas à une ère de réglementation.

Personnellement, je crois que de bonnes politiques gouvernementales sont celles qui reposent sur des éléments probants. Je suis déçu de constater qu'un grand nombre de collègues et de partenaires, de clients et d'associations laissent la défense d'une cause prendre le dessus et qu'ils ne s'appuient pas toujours sur les faits.

Je vous inviterais à aller à la page 3 du petit document que j'ai fourni dans les deux langues, et je vais vous parler un peu du rendement du CN au chapitre du service.

Nous pouvons le mesurer de nombreuses façons, mais si vous examinez les quelques aspects primordiaux, la dimension la plus importante du service de l'industrie ferroviaire est probablement l'exécution des commandes. Je parle ici de l'exécution des commandes liées au transport de marchandises comme le propane, les produits chimiques, les produits forestiers et les concentrés de minerai ou les métaux de l'industrie minière, tout ce qui se transporte dans un wagon. Notre taux moyen de commandes exécutées — qui est mesuré en fonction d'une demande qui n'est soumise à aucune contrainte — est passé, au cours des dernières années, de 88 à 95 p. 100.

Le secteur ferroviaire n'est pas aussi souple que celui du camionnage. Le fait de répondre à 95 p. 100 d'une demande sans contraintes est un exploit de taille mondiale. Il n'y a aucun doute que nous pouvons toujours faire mieux, mais il reste qu'en moyenne, nous exécutons au-delà de 90 p. 100 des commandes, et je peux le démontrer à mes clients de n'importe quel secteur de n'importe quelle province.

L'exécution d'une commande est une chose; s'assurer qu'un wagon arrive à la bonne heure est une autre dimension importante, qui n'était même pas mesurée il y a trois ans. Aujourd'hui, nous en tenons compte. C'est ce que nous appelons le placement de wagons en temps opportun. Dans 84 p. 100 des cas, l'année dernière, nous sommes arrivés à placer des wagons dans la plage horaire promise à nos clients.

● (1610)

En ce qui concerne le placement, dans le secteur de la production céréalière... En milieu rural, le placement a été fait, au jour près, dans 82 p. 100 des cas. Il y a quelques années, le taux était mesuré pour un placement à la semaine près. Aujourd'hui, nous avons un horaire fixe à l'égard du transport des produits céréaliers, et nous avons un

service fixe toutes les semaines. Nous arrivons chaque semaine à la même heure durant le jour, et nous réussissons à le faire 82 p. 100 du temps.

Certains ont dit — et j'ai entendu dire cela hier devant le comité — que la qualité de nos wagons laisse à désirer et qu'il y a tout au plus de 20 à 50 p. 100 de nos wagons — cela dépend du jour où les statistiques sont citées — qui ne fonctionnent pas adéquatement. Il n'en reste pas moins que, la semaine dernière, le taux de refus de nos wagons était de 2,1 p. 100. L'ensemble de notre réseau comptait 64 wagons qui ont été refusés par nos clients la semaine dernière. Nous ne sommes pas d'accord pour dire que tous ces wagons méritaient d'être refusés, mais, au total — admettons que le chiffre reflète la réalité —, ce sont 2,1 p. 100 de nos wagons qui ont été refusés.

Monsieur le président, le point à retenir, c'est que nous offrons un bon service. Il n'est pas parfait. Au moment où je vous parle, nous connaissons un hiver très difficile, et notre service connaît énormément de difficultés. Mais le service passe avant tout, car, si le service est mauvais, nous perdons des clients. La dure réalité... Et c'est un autre argument crucial de l'association: on tente de présenter les sociétés ferroviaires comme des monopoles ou, en quelque sorte, de démontrer que le marché des services ferroviaires n'est pas équilibré. La réalité ne reflète pas du tout ces déclarations. En effet, les sociétés ferroviaires voient fondre leur part de marché depuis des décennies. Je vais vous donner une statistique. Les sociétés de produits forestiers clamaient haut et fort que les sociétés ferroviaires avaient un avantage injuste ou abusaient de leur position. Plus de la moitié des produits forestiers au pays ne sont même pas transportés par train; 55 p. 100 ne sont pas transportés par train. Parmi les 45 p. 100 qui sont transportés par train, le transport d'environ 40 p. 100 des produits est assuré par deux transporteurs. Quant au reste — à savoir moins de 20 p. 100 de tous les produits forestiers transportés —, il y aurait lieu de se demander s'il existe même une option concurrentielle.

Pour ce qui est des engrais, presque toutes les expéditions de potasse sont assurées par deux transporteurs. En ce qui concerne les produits chimiques, plus de 65 p. 100 bénéficient d'un accès double — ce qui n'est pas le cas aux États-Unis —, et deux sociétés ferroviaires en assurent le transport. Quant au charbon — dans les mines éloignées où on est chanceux d'avoir un service ferroviaire —, il y a évidemment un service ferroviaire, mais il est un peu paradoxal de dire que, lorsqu'on a la chance d'avoir un service ferroviaire, qu'on est en quelque sorte un expéditeur captif. Il y a actuellement des mines partout au pays qui aimeraient que nous construisions des lignes ferroviaires pour les desservir. Je leur dis parfois jusqu'à quel point il serait paradoxal, si j'acceptais de construire une ligne ferroviaire, qu'ils finissent par me dire: « nous sommes captifs ».

Il n'en reste pas moins que des options concurrentielles existent. Lorsque nous desservirons Teck l'année prochaine, dans le cadre du projet Quintette, ou leurs mines situées dans le sud de la Colombie-Britannique, nous sommes en concurrence avec l'Australie; nous sommes en concurrence avec d'autres pays. Si nous n'avons ni un bon produit minier ni un bon service ferroviaire, nous ne pouvons tout simplement pas expédier de charbon.

Nous sommes en concurrence tous les jours, monsieur le président. Nous avons une industrie ferroviaire qui fonctionne bien et nous avons connu, en 25 ans, une déréglementation progressive et lente qui a permis de mettre en place au Canada une industrie qui devrait faire envie au reste du monde.

Il faut se méfier de la réglementation, car c'est un équilibre très délicat. J'aimerais plutôt que le cadre commercial soit protégé. J'aimerais plutôt que nous puissions éviter la réglementation, garder un œil sur les sociétés ferroviaires et s'assurer qu'elles continuent de s'améliorer. Mais s'il nous faut une nouvelle réglementation, je vous demanderais de faire preuve d'une grande sagesse, de suivre les faits probants et non les revendications, de tenir compte des conséquences involontaires et de protéger le réseau commercial.

Je vais conclure en disant qu'hier, j'ai été consterné d'entendre la Coalition des expéditeurs par rail dire que le terme « réseau » devrait être éliminé du projet de loi. Le service ferroviaire n'est pas un service de taxi. Nous ne pouvons pas faire passer un client devant le premier client dans la file. Si nous ne tenons compte ni de la nature opérationnelle ni du fait que nos activités sont interdépendantes, nous finirons simplement par créer une pente très glissante qui nuira au Canada.

• (1615)

Il faudrait mettre l'accent sur les clients qui n'ont aucun choix. Si un client n'a aucun choix, une réglementation serait peut-être nécessaire. Si des choix s'offrent déjà à lui, il faudrait laisser jouer les forces du marché. Il faudrait commencer par la médiation et s'assurer que l'OTC se charge de l'arbitrage, puisqu'il est le seul à avoir l'expérience pour le faire adéquatement.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Madame Minh-Thu Quach, j'espère que j'ai prononcé correctement votre nom. Sinon, je m'en excuse.

Mme Anne Minh-Thu Quach (Beauharnois—Salaberry, NPD): Pas de problème, monsieur le président.

[Français]

Merci beaucoup.

Je remercie les témoins d'être parmi nous. Ça nous permet de nous faire une idée beaucoup plus claire de la situation.

Même si je ne fais pas partie de ce comité habituellement, j'ai plusieurs questions. Je vais commencer par M. Paton.

Comme on le sait, les services de transport ferroviaire sont parfois un peu en retard. Existe-t-il des services qui ne le seraient pas, qui vous permettraient de gérer les usines de façon plus sécuritaire, par exemple en ne vous obligeant pas de stocker une grande quantité de produits chimiques dans vos installations, et de mieux planifier votre production?

[Traduction]

M. Richard Paton: Nous n'entreposons pas vraiment de produits chimiques. Nous entreposons des produits chimiques qui... Comme dans l'exemple de Roger, nous avons beaucoup de wagons qui appartiennent aux entreprises, et les produits vont directement dans les wagons, puis ils sont expédiés. Alors, il y a très peu de tolérance... Si, par exemple, les employés d'un transporteur ferroviaire sont en grève, dès que le parc de wagons revient, il ne peut être chargé, et nous devons fermer l'usine.

La tolérance — c'est-à-dire l'expédition en temps opportun — nous convient parfaitement. Il y a une raison à cela. L'entreposage n'est pas une option envisageable dans les collectivités lorsqu'il s'agit d'une quantité importante de produits chimiques, et nous faisons très attention à ce que les collectivités ne soient pas en danger. L'entreposage est un problème que nous n'avons pas à régler. Nous n'avons pas d'entreposage.

[Français]

Mme Anne Minh-Thu Quach: C'est très bien.

Deux compagnies se partagent le réseau et exercent un quasi-monopole. Vous avez parlé des services offerts. En fait, plusieurs d'entre vous ont parlé d'une meilleure compétitivité. Que proposez-vous pour améliorer la concurrence en matière de services?

Ma question s'adresse à tous.

• (1620)

[Traduction]

M. Richard Paton: Le Canada est un très grand pays, alors je crois qu'il est improbable que la structure du réseau subisse des transformations spectaculaires. Il nous restera de la concurrence et des sites, et plus particulièrement — si nous pensons aux sites dont Pierre parlait — des sites d'exploitation minière qui seront très éloignés, voire plus éloignés si le Plan Nord et le Cercle de feu vont de l'avant.

À mon avis, la concurrence n'augmentera probablement pas radicalement — pas même au sein des secteurs —, car la plupart de nos produits ne peuvent être transportés par camion. C'est pourquoi nous mettons l'accent sur les ententes de service et sur l'établissement d'une justification et d'un cadre.

Je voudrais simplement ajouter un point. Bon nombre d'éléments que vous avez mentionnés, monsieur Mongeau, pour appuyer le fait que vous offrez un service amélioré — ce qui est vrai — sont les mêmes éléments qui pourraient simplement être considérés comme un élément normal d'une entente de service. Pour cette raison, nous ne comprenons pas vraiment où est le problème. Pourquoi ne pas simplement intégrer ces éléments si notre travail est fondé sur ceux-ci? Ce n'est pas ce qu'on appellerait de la réglementation. On parlerait plutôt d'un cadre pour les ententes commerciales.

[Français]

Mme Anne Minh-Thu Quach: Très bien.

Ma question s'adresse à M. Larson.

Vous avez dit que la majorité de vos engrais était destinée aux agriculteurs. On parle beaucoup d'économie, de création d'emplois et d'exportation vers les États-Unis.

Quand il y a des retards, comment ces agriculteurs et l'économie du pays en sont-ils touchés?

[Traduction]

M. Roger Larson: Les conséquences pour nos membres sont les plus graves. De toute évidence, il n'y a aucune solution de rechange, mis à part le transfert d'un volume important de marchandises. Une fois, j'ai demandé à un de nos VP du secteur du transport pourquoi le mode de transport n'avait pas changé, et ils avaient une mine située très près du port au Nouveau-Brunswick. Je lui ai demandé si une partie du transport ne pouvait pas se faire par camion, et il m'a répondu qu'il faudrait qu'un semi-remorque passe sur la rue principale toutes les 34 secondes. C'est impensable.

Nous expédions 70 p. 100 de notre marchandise aux agriculteurs dans un délai de 70 jours. La saison est très courte, et elle a commencé en janvier. Pour les agriculteurs de l'Amérique du Nord, nous devons être en mesure de livrer, partout en Amérique du Nord, près de 50 millions de tonnes d'engrais pour cultiver ce qui sera récolté cette année, et c'est crucial pour l'approvisionnement alimentaire du monde entier, car la moitié de cet approvisionnement provient des engrais commerciaux.

Le fait que les agriculteurs ne reçoivent pas ces produits entraînerait la perte de notre capacité de production alimentaire.

En ce qui concerne les conséquences sur nos membres, nous évaluons effectivement dans un environnement très concurrentiel, et, comme Richard l'a dit, ces usines utilisent surtout des wagons qui doivent être chargés au fur et à mesure que la marchandise est prête. Nous exportons essentiellement ces produits vers les États-Unis — nous les vendons également aux agriculteurs dans l'Est du Canada et aux agriculteurs du Québec, mais le gros de notre production est destinée à l'agriculture aux États-Unis —, et, s'il fallait mettre fin aux activités d'une usine au Canada en raison de l'incapacité d'accéder au service ferroviaire et d'expédier les produits, cela entraînerait la perte de clients par le Canada, et on importerait la marchandise d'autres pays.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur Goodale, vous avez sept minutes.

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureux d'avoir l'occasion d'entendre un autre groupe de témoins aborder un sujet très important.

Lorsque nous écoutons les témoignages — en particulier ceux qui ont été présentés aujourd'hui par des organisations d'expéditeurs et par un transporteur ferroviaire —, c'est vraiment tout blanc ou tout noir. C'est à se demander si les deux camps évoluent dans le même monde.

Le gouvernement a, comme on le sait, mené un processus d'examen du transport ferroviaire. À la fin du processus, mené il y a quelques années, le gouvernement était plutôt d'accord avec les expéditeurs sur le fait qu'il y avait un déséquilibre et qu'il fallait le corriger. Nous nous retrouvons donc avec le projet de loi C-52 et six amendements du projet de loi C-52 proposés par la Coalition des expéditeurs par rail.

J'ai trois questions en particulier que j'aimerais poser aux représentants des expéditeurs, peut-être aux gens du secteur minier, du secteur des engrais et de l'industrie de la chimie.

Le premier amendement proposé par la coalition porte sur une définition plus claire et plus précise de ce que nous entendons par « installations convenables » et par « obligations de service » dans le libellé de la loi. Ces termes, c'est-à-dire « installations convenables » et « obligations de service », figurent dans la loi depuis longtemps. Leur signification reste très ambiguë, même après des années d'usage, alors, les expéditeurs proposent un amendement qui vise à apporter de la précision à l'emploi de ces termes.

Si l'amendement est adopté par le comité, le gouvernement et le Parlement, vous obtiendrez la précision que vous cherchez. Et si l'amendement n'était pas adopté? La loi sera-t-elle en mesure de régler le problème, ou est-ce que l'ambiguïté persistera et le problème demeurera? C'est ma première question. Dans quelle mesure l'amendement permet de fournir une meilleure définition d'« obligations de service »?

Deuxièmement, quels sont les niveaux de service que vous obtenez actuellement? Lorsque le processus d'examen du transport ferroviaire a été mené il y a quelques années, on avait fait état d'une situation très difficile. Les renseignements fournis par M. Mongeau donneraient à penser que certains niveaux de rendement se sont améliorés, du moins au cours des deux ou trois dernières années. Quel est le niveau de service de transport ferroviaire que vous recevez à l'heure actuelle? Et lorsque je dis « à l'heure actuelle », j'aimerais préciser que j'entends par cela la période suivant le dépôt

du projet de loi. Avez-vous remarqué des changements à l'égard du niveau de service reçu à l'heure actuelle?

Ma dernière question porte sur la question des sanctions administratives pécuniaires — ou SAP — par rapport aux dommages-intérêts prédéterminés. La loi prévoit évidemment des SAP. Elle ne prévoit aucune façon rapide d'établir des dommages-intérêts prédéterminés.

Si la loi prévoit seulement des sanctions pécuniaires et n'offre aucun accès à des dommages-intérêts prédéterminés, le problème peut-il être vraiment réglé du point de vue des expéditeurs? L'argent des SAP va au gouvernement; vous ne recevez rien. Alors, quel recours préférez-vous?

• (1625)

M. Pierre Gratton: Je vais commencer par la dernière question, puis demander à François de répondre à la première.

En ce qui concerne les sanctions administratives, nous sommes d'avis — et M. Mongeau serait peut-être d'accord avec nous sur ce point — qu'elles sont inutiles. Je crois qu'elles ne s'attaquent pas du tout au cœur du problème. Si une sanction administrative est imposée, les expéditeurs finiraient probablement par payer la note sous forme de hausse des tarifs, alors, les expéditeurs paieraient le gouvernement pour des problèmes de service. C'est ce qu'on pourrait appeler une taxe indirecte. Je ne crois donc pas que cet élément particulier de la loi est utile.

François.

M. François Tougas (représentant, avocat, McMillan LLP, Association minière du Canada): Pour ce qui est de la première question — et je crois comprendre qu'elle est liée aux six problèmes soulevés dans le dernier rapport du comité d'examen des services de transport ferroviaire —, ce sont des dispositions qui, à notre grande surprise, ne figurent pas dans le projet de loi. Il s'agissait pourtant de recommandations très claires et nettes.

Encore une fois, je ne suis même pas certain que les sociétés ferroviaires s'opposent à ce point — et il serait intéressant d'avoir leur avis —, mais la définition concernant le caractère adéquat du service offert à l'égard d'un type de trafic donné figure dans la loi depuis très longtemps. Il s'agit du même ensemble de dispositions qui était en vigueur durant toute la période d'interruption du service qui a mené, en tout premier lieu, à l'examen des services de transport ferroviaire.

Ni les amendements ni aucune autre modification proposée de la loi ne permettent de régler le problème. La structure du marché n'évolue pas. Ce n'est pas différent aujourd'hui. Aucune modification ne concerne les dispositions législatives qui ont laissé une interruption du service avoir lieu.

C'est pourquoi nous disons que, si vous pouvez définir ce qu'on entend par « obligations de service » et par « installations convenables » à l'égard du trafic, nous croyons qu'il serait possible d'alléger le fardeau d'avoir à amorcer une foule de processus devant l'office. Au moins, les parties sauraient ce qui est légitime dans le cadre d'un contrat commercial.

Honnêtement, mon travail consiste à régler les différends.

L'hon. Ralph Goodale: Certains diraient que nous aussi.

Des voix: Oh, oh!

M. François Tougas: D'accord.

Je ne prévois pas manquer de travail en raison d'un soi-disant changement du niveau de service. Tout examen épisodique de ce genre — comme le fait de parler de ce qui est arrivé au cours des deux derniers mois — n'est, à mon avis, pas vraiment une indication d'un problème plus important. Nous avons vécu une très longue période d'interruption du service. La conjoncture économique évolue, alors, les niveaux de service changent au sein de notre structure économique, et nous pouvons revivre une période de congestion durant laquelle il y a beaucoup d'interruptions du service. Bon nombre d'incidents peuvent survenir, et cela arrive souvent en hiver.

Si les modifications proposées étaient adoptées, nous croyons fermement qu'il serait possible d'éviter beaucoup de conflits sur ce qu'est un niveau de service légitime et quels éléments de service devraient être offerts par les services de transport ferroviaire.

J'ai tenté de répondre à vos deux questions.

• (1630)

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre, vous avez sept minutes.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Eh bien, la raison pour laquelle nous ne pouvons pas définir, dans la loi, un service adéquat et convenable lié à chaque incident, c'est qu'il est impossible qu'un projet de loi soit adapté à chaque circonstance. C'est pourquoi la réglementation existe, et, dans le cas qui nous occupe, c'est la raison pour laquelle il y a des arbitres qui peuvent examiner les particularités d'une affaire donnée et déterminer le caractère adéquat et convenable d'un service.

J'aimerais revenir sur l'échange concernant les sanctions administratives pécuniaires par rapport aux dommages-intérêts prédéterminés. Avancez-vous, monsieur Gratton, que la mention des sanctions administratives pécuniaires devrait être supprimée du projet de loi?

M. Pierre Gratton: Je dis qu'elles sont plutôt inutiles, alors, nous y sommes indifférents.

M. Pierre Poilievre: Vous avez dit plus tôt qu'il s'agirait d'un coût imputé à l'expéditeur. C'est bien cela?

M. Pierre Gratton: Oui, les sanctions ne permettent donc pas vraiment d'atteindre les objectifs que je crois que le gouvernement...

M. Pierre Poilievre: Je suppose que vous voulez simplement qu'elles soient supprimées du projet de loi.

M. Pierre Gratton: Cela ne changerait rien.

M. Pierre Poilievre: D'accord.

Allez-y, monsieur.

M. Roger Larson: J'aimerais ajouter, monsieur Poilievre, que nous n'avons pas demandé de SAP. Je ne suis pas certain qui l'a fait.

De plus, nous ne demandons pas qu'une définition précise de « dommages-intérêts prédéterminés » figure dans la loi. Ce que nous demandons, c'est qu'un processus de résolution de différends soit intégré dans la loi pour permettre aux clients et aux sociétés ferroviaires de négocier les modalités de leur entente, la façon dont ils respecteront les obligations prévues dans le contrat commercial et les recours qu'ils veulent intégrer.

M. Pierre Poilievre: Eh bien, à l'heure actuelle, rien n'interdit les sociétés ferroviaires et les expéditeurs de faire cela.

M. Roger Larson: Rien n'oblige une société ferroviaire à le faire, et c'est là le problème.

Mme Fiona Cook: Le problème, c'est que nous avons voulu un consentement qui...

M. Pierre Poilievre: D'accord. Eh bien, ce n'est pas ce que vous avez dit tout à l'heure. Vous avez employé le verbe « permettre », et ils peuvent déjà le faire.

M. Roger Larson: Oui, ils le peuvent.

M. Pierre Poilievre: Mais pouvez-vous nommer un autre processus d'arbitrage qui exige qu'une partie intègre une modalité relative aux dommages-intérêts avant que des dommages ne soient causés?

• (1635)

M. Roger Larson: Nous ne demandons pas une politique d'arbitrage qui prévoit des dommages-intérêts prédéterminés. Ce que nous demandons, c'est un mécanisme de résolution de différends qui figure dans l'entente et qui permettra à une partie d'assurer le respect des modalités de l'entente commerciale.

M. Pierre Poilievre: Mais, comment ces modalités seraient-elles déterminées? Vous avez dit tout à l'heure que vous ne voulez pas vous en remettre aux sociétés ferroviaires.

M. Roger Larson: Les modalités seraient négociées. Si les parties ne peuvent pas s'entendre sur les modalités dans le cadre des négociations, elles pourront recourir à la médiation. Si elles n'arrivent pas à s'entendre au moyen de la médiation, elles auront recours à l'arbitrage devant l'office, ce qui est prévu dans la loi.

M. Pierre Poilievre: Cela nous ramène au point que j'ai soulevé plus tôt. Vous avez dit tout à l'heure que vous ne vouliez pas cela, puis vous venez de dire le contraire, c'est-à-dire des dommages-intérêts prédéterminés par voie d'arbitrage avant que des dommages soient causés...

M. Roger Larson: Non.

M. Pierre Poilievre: ... et c'est exactement où vous arrivez après avoir tourné en rond.

M. Roger Larson: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'il fallait une exigence selon laquelle une partie aurait la capacité de négocier les modalités établies d'un contrat et de recourir à la médiation et à l'arbitrage aux fins d'évaluation du respect des modalités.

M. Pierre Poilievre: D'accord, le respect est une chose. Nous parlons maintenant des dommages-intérêts.

M. Roger Larson: Nous ne demandons pas de dommages-intérêts; ce que nous demandons...

M. Pierre Poilievre: Alors, vous n'êtes pas d'avis qu'un arbitre devrait déterminer les dommages-intérêts prédéterminés ou imposer aux deux parties des dommages-intérêts prédéterminés?

M. Roger Larson: Nous sommes d'avis que la structure du soutien devrait permettre aux parties d'engager des négociations commerciales à l'égard des modalités dont elles ont besoin et de conclure un contrat par voie de négociation, de médiation et d'arbitrage — si cela est nécessaire —, et, une fois le contrat établi, que ce soit par voie de négociation ou d'arbitrage, les parties devraient être en mesure de faire appliquer les modalités de l'entente. Il n'est aucunement question d'établissement préalable de... Je ne suis même pas certain que quelqu'un sache ce que vous entendez par « dommages-intérêts prédéterminés ». Je ne le sais pas.

M. Pierre Poilievre: Eh bien, il est donc très clair qu'ils ne peuvent être prévus dans la loi, si vous en ignorez la signification.

M. Roger Larson: Nous ne demandons pas que la loi prévoit des dommages-intérêts prédéterminés; nous demandons qu'une disposition relative au règlement de différends commerciaux soit ajoutée à l'article 169.

M. Pierre Poilievre: D'accord.

J'aimerais entendre M. Facette expliquer pourquoi l'industrie du propane s'est retirée de la coalition.

M. Jim Facette: Bien sûr. J'en serai ravi, et tout le monde a été mis au courant de nos raisons. Nous n'avons jamais voulu nous en cacher.

Les faits sont simples: la loi est en soi prescriptive jusqu'à un certain point, du simple fait qu'elle existe. Dans un monde idéal, aucune loi n'existerait, le marché libre dominerait, et tout le monde serait content. Mais nous savons que la réalité est tout autre.

Nous estimons que, compte tenu des politiques mises en place par mon conseil et nos membres, le chemin que la coalition a choisi — et elle est libre de le faire, et cela ne posait aucun problème —, c'était de demander un niveau d'intervention prescriptive qui était trop élevé à nos yeux. Nos membres reconnaissaient qu'ils devaient avoir accès à quelque chose s'ils décidaient d'y recourir.

Ce n'est pas parce qu'elle existe que vous devez y recourir. Certains membres décideront probablement de ne pas recourir à cette loi parce que la situation actuelle leur convient. C'est bien. D'autres tenteront peut-être d'y recourir. Mais nous ne voulions pas que la loi soit à ce point prescriptive qu'elle risquerait de nuire à la relation entre les sociétés ferroviaires et les expéditeurs. Ça ne regarde qu'eux. Laissons le libre marché s'en occuper. C'est pourquoi nous nous sommes retirés.

M. Pierre Poilievre: Je crois que personne ne veut revivre l'époque où l'industrie était dirigée par l'État. Les gouvernements tant libéraux que conservateurs ont pris leurs distances au cours des dernières décennies, et le succès a été phénoménal.

Monsieur Mongeau.

M. Claude Mongeau: Pourrais-je simplement faire la lumière sur la question? Les parties à une entente commerciale sont libres d'arrêter les modalités relatives à tous les aspects d'une entente. Tous les expéditeurs ne peuvent recourir à l'arbitrage à l'égard du transport par camion ou du transport aérien ni à l'arbitrage gouvernemental à l'égard de l'expédition; en conséquence, le recours à l'arbitrage ne devrait pas être offert dans le cas du transport ferroviaire.

Nous avons tendance à refuser la mention des dommages-intérêts prédéterminés dans les contrats commerciaux pour une bonne raison. Le service ferroviaire est grandement fondé sur un réseau: 55 p. 100 de nos déplacements commencent ou se terminent sur une autre ligne ferroviaire, et plus de 30 p. 100 aboutissent à un terminal.

Monsieur Goodale, vous avez posé une question sur notre service. Le service des six dernières semaines a été très, très médiocre. Nous avons éprouvé énormément de difficultés et connu un hiver difficile.

À titre d'exemple, pour ce qui est du transport du charbon, pour Teck et d'autres mines de charbon situées dans le nord de l'Alberta et dans le nord de la Colombie-Britannique, nous avons eu beaucoup de difficulté à respecter les horaires d'expédition. Cela tient en partie au fait que RTI — un terminal gouvernemental qui compte des installations de déchargement — a eu du mal à donner le rendement de déchargement qu'il est censé offrir. Il ciblait 400 déchargements par jour. Il effectuait 260 déchargements par jour. Si le terminal en effectuait 260 par jour, aucun service ferroviaire au monde ne peut offrir le service nécessaire pour respecter le taux d'expédition.

Alors, si vous êtes visé par un différend qui implique des dommages-intérêts prédéterminés et qu'un arbitre rend une décision défavorable à la société ferroviaire sans tenir dûment compte des événements liés au réseau ou au terminal, vous vous retrouvez dans

une situation fâcheuse. Cela ne mène ni à une collaboration mutuelle, ni à une visibilité ni aux solutions qui fonctionnent toujours le mieux dans le domaine commercial.

• (1640)

Le président: Merci.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui pour l'étude du projet de loi C-52.

Vous avez parlé du fait que les expéditeurs sont en position de faiblesse face aux transporteurs ferroviaires. J'avancerais qu'un des points positifs du projet de loi C-52 est le suivant: il confère non pas aux entreprises, mais aux expéditeurs un droit unilatéral d'engager un processus d'arbitrage — ce qui est effectivement une contrainte, du moins à un degré raisonnable — afin de négocier équitablement une entente de service.

Est-ce que quelqu'un est en désaccord avec moi?

M. François Tougas: Comme je l'ai dit, je travaille dans le domaine. À l'heure actuelle, les sociétés ferroviaires ont — et ce, depuis des décennies — une capacité unilatérale d'imposer des tarifs et des conditions de service. À un certain moment, le Parlement a permis aux sociétés ferroviaires d'infliger des pénalités aux expéditeurs, et aucune préoccupation n'avait été soulevée. Ce pouvoir est exercé constamment.

M. Jeff Watson: Aimerez-vous que le gouvernement détermine, par exemple, si les frais de surestaries devraient être supprimés? Est-ce cela que vous demandez au comité d'examiner un moment donné?

M. François Tougas: Non. Ce que je suis en train de dire, c'est que la capacité d'une partie à réagir à ce pouvoir unilatéral prévu par la loi nécessite un système qui permet à l'expéditeur de l'invoquer. C'est ce que nous retrouvons dans le mécanisme d'arbitrage de l'offre finale. C'est ce que le système propose. C'est ce que le gouvernement a décidé de faire.

Je ne suis pas surpris de voir qu'il s'agirait d'une initiative prise par l'expéditeur, car il s'agit d'une réaction au pouvoir des sociétés ferroviaires de le faire unilatéralement.

M. Jeff Watson: Les expéditeurs se voient accorder un droit unilatéral qu'ils n'ont pas dans le cadre de négociations avec les sociétés ferroviaires. Je demande simplement s'il s'agit d'une amélioration par rapport au statu quo. Cela force effectivement — du moins à un certain niveau raisonnable — les parties à négocier équitablement une entente de service, sinon, il y aura des conséquences.

Vous pouvez douter de la capacité de cette mesure de donner les résultats escomptés. Je demande simplement s'il s'agit d'une amélioration par rapport au statu quo.

Ce n'est que la première question. C'est pourquoi il nous est difficile de comprendre...

Le président: Monsieur Watson, Mme Cook voudrait faire une intervention, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Mme Fiona Cook: J'aimerais simplement faire une mise au point au sujet du droit de conclure un accord sur les niveaux de service. À l'heure actuelle, les compagnies de chemins de fer affichent des accords sur les niveaux de service sur leur site Web, mais ils ne répondent pas aux besoins des expéditeurs. C'est la raison pour laquelle nous revenons aux éléments...

M. Jeff Watson: Je ne suis pas en train de négocier avec vous la conclusion d'un accord sur les niveaux de service.

Mme Fiona Cook: Non.

M. Jeff Watson: J'aimerais simplement savoir si le projet de loi C-52 instaure, pour le bénéfice des expéditeurs, un droit unilatéral d'invoquer un processus dans l'éventualité où les négociations ne se déroulent pas de la façon dont elles devraient le faire, du moins à leur avis.

C'est ce que je tente de déterminer.

Mme Fiona Cook: Vous avez raison. Le projet de loi instaure un tel droit, mais ce que nous croyons, c'est que cela ne donnera pas lieu à des accords améliorés.

M. Jeff Watson: Très bien. L'article 116, qui porte sur la capacité de l'OTC d'obliger les compagnies de chemin de fer à construire des ouvrages ou à prendre d'autres mesures, demeure inchangé dans le projet de loi C-52. Est-ce exact? Ces dispositions sont toujours là.

M. François Tougas: C'est exact.

M. Jeff Watson: Même en ce qui concerne le fait de devoir construire des lignes de chemin de fer, par exemple, ces dispositions demeurent inchangées.

J'avancerais qu'un bon nombre des éléments d'un accord sur les niveaux de service sont fixés par le projet de loi C-52. Les seuls sujets sur lesquels nous ne nous entendons pas, ce sont le mécanisme de règlement des différends et les sanctions. Vous voudriez que ces questions figurent expressément dans le texte législatif.

Cela me mène à l'observation formulée par mon collègue. Le fait d'établir ou de fixer préalablement, en ce qui concerne les accords conclus entre des organisations commerciales, le montant d'une sanction, par exemple, et l'instance de la chaîne d'approvisionnement qui doit assumer la responsabilité, serait quelque chose d'inédit. Il y a beaucoup d'éléments qui devraient être adaptés.

En général, les accords entre organisations commerciales ne comportent pas de modalités préétablies en ce qui concerne les conventions collectives ou d'autres questions de nature non commerciale. Ces questions sont examinées après coup. À mon avis, vous demandez au gouvernement de faire quelque chose d'inédit, à moins que vous puissiez mentionner un précédent en la matière?

• (1645)

M. François Tougas: Oui, je peux mentionner le pouvoir de fixer des tarifs que le Parlement a conféré aux compagnies de chemin de fer. Il s'agit d'un pouvoir unilatéral, et il est exercé en toute légalité. Il s'agit d'une sanction pour omission de faire quelque chose.

M. Jeff Watson: Il ne s'agit pas d'une mesure fixée par voie d'arbitrage.

M. François Tougas: Non, il s'agit d'une mesure unilatérale, ce qui est encore pire.

M. Jeff Watson: Il s'agit d'une question distincte de celle que nous examinons. Le mécanisme mentionné dans le projet de loi C-52 prévoit le recours à un processus d'arbitrage. Ce que je soutiens, c'est que ce que vous demandez au gouvernement de faire relativement à un processus d'arbitrage entre organisations commerciales est quelque chose qui est sans précédent.

Pouvez-vous nommer une situation semblable ou un précédent? On a toujours affaire à de la rétroactivité, par exemple à des choses qui se sont produites et qui ont habituellement été réglées par un tribunal.

M. Roger Larson: Je ne pense pas que nous souhaitons l'instauration de mesures punitives rétroactives. Ce que nous voulons...

M. Jeff Watson: C'est ce que souhaitaient des témoins qui étaient présents ici hier.

M. Roger Larson: Je ne pense pas que nous ayons demandé l'instauration d'une sanction. Nous avons demandé la mise en place d'un mécanisme de règlement des différends, et non pas l'instauration d'une sanction spécifique. De plus, je crois...

M. Jeff Watson: Où cela a-t-il été établi en ce qui concerne les contrats confidentiels, ce qui représente l'essentiel de ce qui serait instauré avec le processus d'arbitrage?

M. Roger Larson: Les contrats confidentiels comportent des clauses relatives au règlement des différends, d'après ce que je crois comprendre, et quelques expéditeurs ont été en mesure d'obtenir l'ajout de clauses de ce genre au terme de négociations.

M. Jeff Watson: Y a-t-il quoi que ce soit qui empêcherait un arbitre de faire figurer une telle clause dans un contrat? Souhaitez-vous plutôt qu'il l'impose en tant que condition?

M. Roger Larson: Vous voulez savoir si le projet de loi comporte une disposition qui autoriserait l'arbitre à imposer l'inscription d'une clause sur la résolution des différends dans l'accord de service?

M. Jeff Watson: J'ai dit non pas « imposer » mais « faire figurer »...

M. Roger Larson: Faire figurer...

M. Jeff Watson: À mon avis, les avocats du gouvernement répondraient à cette question par l'affirmative.

M. Roger Larson: Si les représentants des chemins de fer affirmaient qu'ils accepteraient, à la demande d'un arbitre, de faire figurer dans le contrat des clauses sur le règlement des différends, cela serait quelque chose d'extraordinaire. Je ne suis pas certain que les compagnies de chemins de fer seraient disposées à consentir...

M. Jeff Watson: Toutefois, vous demandez que l'arbitre ait le droit d'imposer de telles clauses.

M. Roger Larson: Ce que nous demandons, c'est que, si l'expéditeur demande l'inscription d'une telle clause, l'arbitre puisse l'imposer en tant que modalité de l'accord sur les niveaux de service. Toutefois, l'arbitre n'a pas à faire un choix parmi les modalités de l'une ou l'autre des parties. Il s'agit d'un arbitrage axé sur les intérêts des parties, et l'arbitre — qui sera, si j'ai bien compris, un membre de l'office — aura le pouvoir de faire figurer dans l'accord une clause sur le règlement des différends. À l'heure actuelle, le texte législatif ne confère pas ce pouvoir — il mentionne les « modalités de fonctionnement », et nous croyons comprendre que cela n'englobe pas un mécanisme de règlement des différends.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé, monsieur Watson.

Monsieur Aubin, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous nos invités de nous faire part de leur réalité. Ça nous aide à mieux comprendre cet enjeu.

Ma première question s'adresse à M. Mongeau.

Je vais vous demander de répondre succinctement, étant donné que je ne dispose que de cinq minutes pour m'adresser à chacun d'entre vous.

Il me semble que le simple fait d'étudier le projet de loi C-52 est une forme d'arbitrage à l'égard d'une situation que le marché n'a pas réussi à régler lui-même, et ce, à l'échelle de plusieurs années.

En une minute, pourriez-vous me faire part de votre point de vue sur l'incapacité de conclure une entente avec les expéditeurs, entente qui nous aurait évité de traiter d'un tel projet de loi?

M. Claude Mongeau: C'est très simple. Tous les contrats de transport, dans tous les modes, se font sans intervention de la part du gouvernement et sans arbitrage. Le fait qu'il y ait un résidu de réglementation dans le secteur du rail relève d'une situation historique. Le fait que des associations demandent aux parlementaires de considérer l'ajout de lois, que le service fasse l'objet d'un examen et qu'on ait demandé aux expéditeurs d'exprimer leurs plaintes à l'égard des chemins de fer indique qu'il y a dans le secteur du rail — et pas dans d'autres secteurs — une tendance à s'orienter vers la réglementation.

Notre position est que les forces commerciales sont le meilleur moyen d'encourager l'innovation, d'améliorer l'efficacité et d'obtenir les meilleurs résultats sur le plan des services.

• (1650)

M. Robert Aubin: Merci.

Je vais maintenant inviter tous les groupes d'expéditeurs à commenter les six amendements proposés.

J'aimerais savoir si, dans le cas où aucun des amendements ne serait retenu, vous considérez encore ce projet de loi comme un pas dans la bonne direction.

Croyez-vous que ça donnerait lieu éventuellement à de multiples cas d'arbitrage? Le cas échéant, considérez-vous que cette formule d'arbitrage est juste? J'ai l'impression qu'après quelques cas d'arbitrage, il serait assez facile pour une compagnie quasi monopolistique de détenir toute la jurisprudence. Chacun des expéditeurs devrait alors se défendre seul.

Est-ce David contre Goliath ou est-ce que j'interprète mal la situation?

Je vous demanderais de me répondre à tour de rôle. Je vous laisse disposer du temps qu'il me reste.

[Traduction]

M. Richard Paton: Je peux répondre en premier. Cela nous ramène à la question posée par M. Goodale.

À notre avis, si nous ne définissons pas clairement la nature d'un accord de service, nous nous retrouverons continuellement en processus d'arbitrage, et cela n'est dans l'intérêt ni des expéditeurs commerciaux ni des compagnies de chemins de fer. Je tiens à dire clairement que nous ne considérons pas cela comme une disposition réglementaire. Il ne s'agit pas du terme approprié.

Nous souhaitons l'instauration d'un cadre au sein duquel les négociations commerciales pourront se dérouler de façon fructueuse et où l'intervention du gouvernement sera minimale. Qu'il s'agisse de sanctions et de toutes les autres choses du genre... les membres de l'association que je représente m'ont signifié très clairement qu'ils seraient très heureux de conclure des accords de service, de ne jamais avoir à participer à un processus d'arbitrage ou d'appel et que l'organisme fédéral n'ait jamais à intervenir. À nos yeux, il s'agirait là du système parfait, vu que nous pouvons collaborer avec le CN et avec le CP.

Le premier amendement — celui qui, à notre avis, est absolument essentiel — instaurerait des conditions égales pour tous, et serait probablement avantageux pour les expéditeurs et les compagnies de

chemins de fer. Il permettrait au gouvernement de réaliser les objectifs du texte législatif.

M. François Tougas: Comme le ministre l'a indiqué au début de l'exposé qu'il a présenté au comité, il s'agit d'un marché qui ne fonctionne pas comme un marché normal. Il y a énormément de composantes de ce marché qui ne fonctionnent pas, de sorte qu'il est franchement ridicule d'avancer que des relations commerciales normales régneraient en l'absence d'un cadre.

Lorsqu'une poignée de concurrents se disputent un service — en donnant l'occasion à celui qui souhaite obtenir ce service de choisir son fournisseur —, cela profite à tous les fournisseurs de services. En l'absence d'un tel régime, par exemple en situation de monopole ou de duopole, on tombe au plus faible niveau de service possible, et cela demeure à l'avantage du fournisseur.

Cela ne signifie pas que les services offerts en situation de monopole sont toujours mauvais. Ce n'est pas le cas. En fait, cela peut se traduire par un service de qualité supérieure. Le hic, c'est que, en raison de sa structure, notre marché ne fournit aucune directive aux fournisseurs de tel ou tel service quant à ce qu'ils doivent faire, et les bénéficiaires du service ne savent pas à quoi ils peuvent s'attendre. Cela ne donne pas lieu à une négociation normale. Notre marché ne fonctionne pas comme les autres.

Il s'agit là du problème que nous tentons de régler. Il s'agit non pas d'alourdir le fardeau de la réglementation, mais d'un moyen d'établir un cadre qui donne aux deux parties qui négocient la possibilité de savoir ce qu'elles peuvent obtenir, par exemple si elles sont autorisées à recevoir un service cinq fois par semaine plutôt que trois, ce genre de choses.

Même au sein du cadre que le gouvernement propose dans le projet de loi C-52, tous les éléments de cette nature seront imposés. Nous ne devons donc pas nous arrêter au terme « imposer ». Au bout du compte, chaque disposition sera imposée par l'arbitre si celui-ci juge que cela est raisonnable. Dans le cas contraire, il n'imposera pas cela.

• (1655)

Le président: Merci.

Monsieur Holder, vous avez cinq minutes.

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

J'aimerais remercier tous nos invités ici présents.

Il est intéressant d'analyser, comme je suis en train de le faire, quelques-uns des commentaires qui ont été faits aujourd'hui au regard de ceux qui ont été formulés au cours de la dernière réunion.

Monsieur Mongeau, si vous le permettez, j'aimerais vous poser une question. Durant votre intervention, vous avez dit que, si vous ne fournissez pas un bon service, vous perdez un client. Au profit de qui?

M. Claude Mongeau: Au profit du transport par camion et du transport par pipeline. Au profit à la fois du transport par camion et du transport ferroviaire. Nous perdons un client au projet d'autres compagnies de chemins de fer. Nous le perdons parce que nous avons des concurrents dans chaque secteur d'activités où nous évoluons.

Seul un avocat spécialisé dans la réglementation comme François peut affirmer que notre marché ne fonctionne pas. Le fait est qu'il n'y a aucune différence entre deux compagnies de chemins de fer, deux terminaux charbonniers, trois silos à céréales ou deux transporteurs aériens, à ceci près que le secteur ferroviaire est toujours réglementé, et que des avocats spécialisés en réglementation tentent de nous convaincre que ce marché ne fonctionne pas.

M. Ed Holder: Je soupçonne que, dans un tel cas, la concurrence ne proviendra pas de l'industrie du transport aérien.

J'aimerais simplement poser une question là-dessus. Je m'adresse à vous tous pour que vous m'indiquiez très brièvement, si vous le pouvez, toujours en fonction de ce que l'on vient d'entendre, le pourcentage de vos membres qui ont le choix, dans leur région, entre diverses options en matière de transport de marchandises. Excluons le transport aérien, et ne tenons compte que des options valables, par exemple une entreprise de camionnage ou le CP.

Je vais vous poser la question à tour de rôle, ce qui vous donnera l'occasion de réfléchir à la réponse.

Madame Cook, quelle proportion de vos membres peuvent choisir entre divers concurrents?

Mme Fiona Cook: Les deux tiers.

M. Ed Holder: Environ les deux tiers.

Mme Fiona Cook: Toutefois, les concurrents se limitent à un seul mode de transport — on peut choisir entre le CN ou le CP.

M. Ed Holder: Prenons le CN et le CP — il s'agit en fait d'un très bon...

Mme Fiona Cook: Permettez-moi toutefois de préciser que ces deux compagnies de chemins de fer ne sont pas nécessairement en concurrence. Malgré les dispositions réglementaires relatives à l'interconnexion, ces deux compagnies ne fonctionnent pas en tout temps. Ainsi, le fait d'affirmer que nous avons le choix et qu'un choix est meilleur que l'autre serait...

M. Ed Holder: Si vous le permettez, nous reviendrons là-dessus un peu plus tard, d'accord?

Mme Fiona Cook: D'accord.

M. Ed Holder: Monsieur Gratton.

M. Pierre Gratton: Je n'ai pas de chiffre précis à fournir. La proportion varie d'un endroit à l'autre.

M. Ed Holder: Qu'est-ce que vos tripes vous disent?

M. Pierre Gratton: Vous avez mentionné plus tôt que le plus gros client du CP était parvenu récemment à transférer au CN le transport d'une proportion de 15 p. 100 de ses produits. Il s'agit là de l'une des meilleures choses qu'il ait faite au cours des dernières années, vu que cela stimule un peu la concurrence.

M. Ed Holder: Sauf votre respect, je suis quelque peu surpris que vous n'ayez pas une meilleure idée de cela. Oubliez ce que j'ai dit à propos de vos tripes — il s'agit d'une expression que ma mère, originaire du Cap Breton, utilisait. Si je vous ai posé la question, c'est parce que je croyais que, en tant que représentant de vos membres, vous auriez une bonne idée du point où les services du CN et ceux du CP se chevauchent.

Monsieur Larson, avez-vous une idée de cela?

M. Roger Larson: Je dirais qu'environ 80 p. 100 des usines de nos entreprises membres ont accès à deux services ferroviaires...

M. Ed Holder: Merci.

Monsieur Facette, je dois vous poser la question à vous aussi. J'imagine que, dans votre secteur, les choses sont quelque peu différentes, en raison des pipelines.

M. Jim Facette: Eh bien, le CN et le CP subissent une vive concurrence de la part des autres modes de transport, à savoir les camions et les pipelines. Je dirais que tous nos membres qui produisent et expédient du propane pourraient, s'ils devaient le faire, opter pour un autre mode de transport que celui qu'ils utilisent actuellement.

M. Ed Holder: Merci de vos réponses. Je crois que tout le monde a répondu. Ai-je oublié quelqu'un? Vous êtes très nombreux aujourd'hui. Vous avez tous l'air de personnes avisées.

Madame Cook, vous avez dit que vous aviez quelques précisions à fournir à propos du lien entre le CN et le CP et du fait que ces deux compagnies ne sont pas nécessairement des concurrents ou des partenaires. Pourriez-vous nous fournir quelques explications pour nous aider à mieux comprendre cela, s'il vous plaît?

Mme Fiona Cook: Lorsqu'il y a deux options, par exemple parce qu'il s'agit d'une zone d'interconnexion, à savoir une zone située à 30 kilomètres au moins d'une autre ligne... selon les dispositions réglementaires, la compagnie de chemin de fer concurrente doit fixer un prix à payer pour utiliser la ligne afin d'atteindre celle de l'autre compagnie. Bien souvent, les compagnies ne le font pas, de sorte que l'on n'a aucune option concurrentielle viable.

M. Ed Holder: Pourquoi ne le font-elles pas?

M. Claude Mongeau: [Note de la rédaction: inaudible]

Mme Fiona Cook: Je ne formulerai pas d'hypothèse à ce sujet, mais c'est ce que nos membres nous disent.

M. Ed Holder: Monsieur Mongeau, attendez un instant. En fait, puisque vous nous avez interrompus, je vais vous demander de bien vouloir répondre à la question.

M. Claude Mongeau: Tous nos clients du secteur des produits chimiques font affaire avec le CN et le CP. Cela vaut pour Dow et pour NOVA. Cela vaut pour toutes les entreprises du secteur des produits chimiques. Je pense qu'aucune entreprise de ce secteur ne fait affaire exclusivement avec un seul transporteur. Plus des deux tiers de ces entreprises font affaire avec les deux compagnies de chemins de fer. Pour notre part, nous sommes en concurrence avec les pipelines.

M. Ed Holder: Je n'entrerai pas dans un débat là-dessus. Vous poursuivrez la discussion entre vous à l'extérieur d'ici, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Madame Cook, il serait juste que je vous donne l'occasion de formuler une dernière observation.

Allez-y, madame Cook. Avez-vous un commentaire final à faire à ce sujet?

Mme Fiona Cook: Non, ça va, mais je vous remercie.

M. Ed Holder: Je vous suis reconnaissant de votre participation active. Je crois que vous devriez tous vous réunir dans une autre salle un peu plus tard. À mon avis, si nous avions tenu cette discussion il y a quelque temps, nous aurions peut-être réussi à mettre de l'ordre dans tout cela...

Une voix: En présence d'un arbitre.

M. Ed Holder: Oh, je ne sais pas. Ils semblent tous...

● (1700)

M. Claude Mongeau: Nous avons presque joint les rangs de la coalition.

M. Ed Holder: Ils semblent tous très raisonnables.

Le président: Il vous reste seulement quelques secondes, monsieur Holder.

M. Ed Holder: J'aimerais poser une question, monsieur le président. J'ai sous les yeux les renseignements concernant l'exécution des commandes, qui figurent à la page 3.

Vous n'avez peut-être pas ce document entre les mains, mais il est indiqué que 95 p. 100 des wagons disponibles pour le transport de produits forestiers chaque semaine sont utilisés. Est-ce que cela vaut également pour l'industrie dans laquelle chacun de vous évolue?

Répondez par oui ou par non, monsieur Gratton.

M. Pierre Gratton: Non.

M. Ed Holder: Monsieur Larson.

M. Roger Larson: Depuis 2008 et jusqu'à tout récemment, oui.

M. Ed Holder: Merci.

Monsieur Facette?

Je suis désolé, madame Cook. De toute évidence, c'est vous qui possédez cette information.

Mme Fiona Cook: Je ne saurais dire si la proportion s'élève à 95 p. 100. Je peux affirmer que le service s'est amélioré, mais là encore, je dois nuancer mes propos. L'économie ne va pas très bien. La conjoncture est très différente de celle qui régnait de 2005 à 2008. À cette époque, nous devions ralentir les activités dans les usines.

M. Jim Facette: Je ne connais pas le chiffre exact, monsieur Holder. Je ne saurais dire si la proportion est de 95 ou de 90 p. 100. Toutefois, je peux vous dire que les choses vont mieux qu'il y a cinq ans.

Le président: D'accord.

M. Ed Holder: Merci à vous tous. J'aurais aimé avoir plus de temps pour vous poser des questions.

Le président: Merci, monsieur Holder.

Je croyais avoir tout entendu, mais là...

Des voix: Oh, oh!

M. Ed Holder: Ma mère vient du Cap Breton, monsieur.

Le président: Monsieur Harris, vous avez cinq minutes.

M. Jack Harris: Merci, monsieur le président.

Merci de vos exposés. De toute évidence, il s'agit d'un travail très important, dont les enjeux sont assez considérables, compte tenu de la valeur globale des produits expédiés, de même que de la possibilité et des conséquences d'un désaccord.

Tout d'abord, ai-je raison de croire que la première question visée par un processus d'arbitrage concerne la nature de l'accord ou du contrat de service?

En outre, vous utilisez le terme « règlement de différends » pour désigner ce qui, selon moi, est un processus d'arbitrage concernant le caractère exécutoire de l'accord. Si cela est juste, ne devrait-on ou ne pourrait-on pas mettre en place un modèle pour prendre cela en charge plutôt que de mener chaque fois des négociations au moyen d'un mécanisme de règlement des différends? Ne serait-il pas raisonnable que les dispositions législatives ou réglementaires instaurent une formule ou un mécanisme officiel permettant de régler les différends liés au caractère exécutoire d'un accord ayant été conclu?

Vous pourriez peut-être d'abord et avant tout me parler du contenu de l'accord en tant que tel, des éléments qu'il pourrait comprendre, et

m'indiquer ensuite s'il est possible de mettre en place un mécanisme d'exécution de l'accord. Ce que je dis est-il juste?

M. Roger Larson: Oui. Si vous le permettez, j'aimerais répondre en premier à votre question. Le texte législatif prévoit le droit de demander à un arbitre d'établir un accord. À ce titre, le projet de loi C-52 représente un pas en avant, et il doit être adopté. Ce que ce texte législatif n'instaure pas, c'est la capacité de faire en sorte que les modalités de l'accord soient respectées, et cela renvoie précisément à ce dont vous parlez, à savoir un mécanisme permettant de... d'après ce qu'on m'a dit, certains contrats commerciaux comprennent des modalités qui permettent de recourir aux services d'un arbitre, moyennant des coûts très faibles, dans les 30 jours.

Supposons qu'un différend entre deux entreprises s'exacerbe. Si elles ne parviennent pas à s'entendre sur la façon d'interpréter telle ou telle clause de l'accord qu'elles ont conclu, elles peuvent recourir aux services d'un médiateur ou d'un arbitre, qui tranchera l'affaire. Les deux entreprises devront prendre leur parti de cette décision pendant toute la durée de l'accord.

Il ne s'agit pas d'un régime punitif infligeant des sanctions de façon rétroactive. Si une personne affirme que, selon l'accord conclu, elle doit recevoir à sa mine chaque semaine 150 wagons de manière à ce qu'elle puisse expédier son produit sur le marché, et que, depuis trois mois, elle ne reçoit que 80 wagons par semaine, cette personne veut que cette situation soit rectifiée et que les modalités du contrat soient respectées dans l'avenir.

Les expéditeurs ne sont pas intéressés à simplement punir...

M. Jack Harris: Je suis désolé de vous interrompre, mais je voulais simplement... j'imagine que j'ai raison: vous avez besoin d'un mécanisme. Ce n'est pas sorcier — une multitude de mécanismes du genre ont été mis en place. Si, dans le cas d'une expropriation, les parties ne s'entendent pas sur la valeur de telle ou telle chose, il existe un mécanisme qui permet de fixer sa valeur. Il n'est pas déraisonnable de s'attendre à cela. Je suis donc d'accord avec vous là-dessus.

Cela dit, j'ai une question à poser. M. Mongeau a dit qu'il était préoccupé du fait que les gens n'ont aucune emprise sur ce que font les autres personnes du réseau. À mes yeux, il a soulevé une question délicate, à savoir: comment puis-je être tenu responsable de l'échec de quelqu'un d'autre? Je pourrais me retrouver, aux termes d'un accord, à devoir payer pour le fait qu'un autre a commis une bourde. Est-ce qu'il s'agit là d'un problème avec lequel vous pourriez être aux prises, ou plutôt d'une modalité qui, en fin de compte, ne figure pas dans les accords?

● (1705)

M. Roger Larson: Il s'agit là de faits sur lesquels un arbitre se pencherait. À qui la faute incombe-t-elle? Incombe-t-elle au...

M. Jack Harris: Ainsi, vous êtes convaincu que la responsabilité doit incomber au CN, et qu'elle ne peut pas être rejetée sur le fait qu'un terminal ou une tierce partie du réseau...

M. Roger Larson: C'est exact. Cela doit être lié au contrat commercial et aux engagements qui ont été pris.

M. François Tougas: Exact.

M. Jack Harris: D'accord. Je tentais seulement de comprendre cela.

Monsieur Mongeau, je comprends tout à fait ce que vous dites, à savoir qu'il existe un réseau et que vous n'avez pas d'emprise sur toutes ces choses.

D'après ce que j'ai entendu, il serait peut-être utile de mettre en place un mécanisme officiel de règlement des différends, comme vous l'avez appelé. Pour ma part, cela renvoie simplement au caractère exécutoire de l'accord. Lorsqu'on passe un marché, on souhaite que les différends soient réglés de façon efficiente, raisonnable et judicieuse plutôt que de tout laisser au hasard, que toutes sortes de mécanismes ponctuels puissent être mis en place et que, chaque fois que l'on a recours à un processus d'arbitrage pour conclure un accord de service, on soit aux prises avec un différend quant au type d'accord à conclure. À mes yeux, tout cela serait une perte de temps.

J'ai exercé le droit dans le passé, et je peux donc comprendre M. Tougas. Cela semble inutile. Ne devrait-il pas y avoir un mécanisme officiel de règlement des différends? Les compagnies de chemin de fer devraient peut-être approuver cela.

Cela ne vous semble-t-il pas raisonnable à vous aussi?

M. Claude Mongeau: Je vous dirai que, si la vie était simple, ce que vous dites serait peut-être juste, mais la réalité, c'est que, au sein d'un secteur qui fonctionne en réseau, ce sont les détails qui posent les plus grandes difficultés. En fait, c'est la raison pour laquelle le fait de demander à un arbitre — qu'il s'agisse d'une personne nommée par l'OTC ou simplement d'un avocat choisi dans une liste d'arbitres — de tenter de trancher une question aussi complexe, alors que cela se fait habituellement dans un contexte commercial, n'est pas la voie à suivre.

M. Jack Harris: Ce dont je parle, c'est de l'exécution d'un accord, et non pas du contenu proprement dit d'un accord. Je peux comprendre qu'il peut y avoir diverses situations.

À coup sûr, un mécanisme d'exécution ou de règlement des différends doit être fondé sur un modèle dont vous estimeriez d'un commun accord qu'il semblera judicieux aux yeux des expéditeurs.

M. Claude Mongeau: En fait, nous disposons d'un mécanisme de règlement des différends commerciaux auquel peuvent recourir tous nos clients. Ils peuvent décider d'y recourir pour régler tout différend qui nous oppose. Dans le cadre de l'examen des services de transport ferroviaire, nous nous sommes engagés à mettre en place ce mécanisme. Nos clients peuvent y recourir.

Certains expéditeurs aimeraient...

M. Jack Harris: Ce que vous dites, c'est: « Voici l'accord; s'il vous convient, très bien, sinon, tant pis. »

M. Claude Mongeau: Non, il s'agit d'un mécanisme de règlement des différends commerciaux servant à régler les problèmes...

M. Jack Harris: Il s'agit de votre version d'un tel mécanisme.

M. Claude Mongeau: Oui, c'est cela.

M. Jack Harris: Est-ce que les expéditeurs souscrivent à ce mécanisme, ou souhaitent-ils plutôt en créer un nouveau?

Le président: Monsieur Harris, vous avez largement dépassé votre temps.

Je vais vous laisser répondre à cette question, monsieur Tougas.

M. François Tougas: D'accord.

Contre toute attente, non, les expéditeurs n'ont pas accepté le mécanisme proposé par les compagnies de chemin de fer. Cela dit, en toute franchise, on s'est plus ou moins entendu sur une chose, à savoir qu'un mécanisme officiel, comme M. Mongeau l'a appelé, ne constitue peut-être pas la meilleure solution pour chacun des cas. Les difficultés surgissent des petits détails. Un expéditeur souhaitera que tel ou tel mécanisme soit mis en place, alors qu'un autre voudra peut-

être un mécanisme totalement différent. Un autre expéditeur pourrait simplement vouloir recourir aux tribunaux et souhaiter qu'aucun mécanisme ne soit mis en place.

Ainsi, vous avez affaire à une association qui dit que l'on doit tenter de trouver un moyen d'inclure dans le contrat un mécanisme permettant de régler rapidement, simplement et à peu de frais les différends.

Le président: Merci.

Monsieur Adler, vous avez cinq minutes.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à vous tous d'être ici cet après-midi. Je promets que je ne demanderai à personne de me donner une réponse venant du fond de ses tripes.

Des voix: Oh, oh!

M. Mark Adler: Monsieur Tougas, vous avez dit plus tôt qu'il s'agit d'un marché dont le fonctionnement n'est pas normal. Vous avez absolument raison là-dessus. Il y a une foule de variables qui, dans le cas qui nous occupe, faussent les activités normales d'un marché.

Monsieur Mongeau, je vais d'abord m'adresser à vous. Lorsque le ministre Lebel s'est présenté devant le comité, il a déclaré ce qui suit:

[...] je suis persuadé que ce projet de loi ouvre la voie à de meilleures relations commerciales entre les sociétés ferroviaires et les expéditeurs [...]

Pourriez-vous, en premier lieu, formuler des commentaires là-dessus?

M. Claude Mongeau: Je crains que le projet de loi n'ait l'effet inverse. Je crains qu'il ne mette un frein à l'innovation et aux efforts vigoureux qui ont été déployés au cours des dernières années en vue d'instaurer une collaboration au sein de la chaîne d'approvisionnement.

Chaque fois que l'on crée un mécanisme qui permet à un expéditeur, d'une part, de participer à des pourparlers commerciaux, ce qu'ils peuvent tous faire — ils ont plus d'options qu'ils ne le prétendent —, et, d'autre part, de revenir sur l'accord conclu et de recourir à un arbitre pour trancher le différend, vous constaterez que de nombreux expéditeurs utiliseront ce mécanisme, ce qui créera naturellement une situation où les compagnies de chemin de fer seront obligées à jouer de prudence.

Ainsi, on peut faire preuve d'ouverture et accepter les règles du marché, ou se tenir sur ses gardes, parce que l'autre partie dispose d'un moyen de vous créer des problèmes. Ce que je crains, c'est que le projet de loi — même si l'on a tenté d'établir un juste équilibre au moment de l'élaborer — soit pire que le fait de simplement encourager les gens à continuer de s'améliorer.

• (1710)

M. Mark Adler: Selon vous, qu'aurait-il fallu faire?

M. Claude Mongeau: Pour ma part, j'aurais dit aux compagnies de chemin de fer et aux expéditeurs que quelque chose de bien se produisait depuis trois ans, et que nous faisons d'énormes progrès. Nous avons conclu des accords avec des ports, des exploitants de terminaux et plusieurs de nos clients. Nous avons conclu des accords sur les niveaux de service. Je leur aurais dit que nous sommes en train de faire quelque chose de bien, et je m'en serais attribué le mérite. J'aurais dit que nous continuerions de garder les compagnies de chemin de fer à l'oeil pour nous assurer qu'elles respectent leurs engagements. Je me serais gardé d'imposer de nouvelles dispositions réglementaires et de prendre des mesures régressives à l'égard de ce qui constitue un remarquable exemple de réussite au Canada.

M. Mark Adler: Comment vous y seriez-vous pris pour convaincre ces gens?

M. Claude Mongeau: Je ne peux pas convaincre M. Tougas, et il est très difficile de convaincre les associations. Cela dit, j'entretiens d'excellentes relations avec M. Lindsay, avec Bill Doyle, et avec le nouveau PDG de Dow. J'ai une excellente relation avec nos clients.

M. Mark Adler: D'accord, mais les relations sont une chose, et les affaires, une autre. Il n'y a pas de place pour les sentiments personnels dans les affaires, n'est-ce pas?

M. Claude Mongeau: C'est exact.

M. Mark Adler: Qu'est-ce que vous leur auriez dit pour les convaincre sur le plan financier? Qu'auriez-vous fait pour les rendre heureux?

M. Claude Mongeau: La même chose que nous faisons chaque année. Je vous dirai que, l'an dernier, notre croissance a été d'environ 300 millions de dollars supérieure à celle de l'économie. En d'autres termes, nous avons gagné des parts de marché. Nous en avons gagné dans les secteurs du transport intermodal, de la potasse et du charbon. Nous avons gagné des parts de marché dans chacun de nos secteurs d'activités parce que nous offrons un bon service. C'est la raison pour laquelle le CN est très efficace. Nous parvenons à convaincre nos clients et nos actionnaires en trouvant de nouvelles façons d'innover à tous les chapitres. Ce que nous faisons fonctionne. Il s'agit du marché à l'oeuvre.

J'aurais encouragé mes clients et l'organisme de réglementation à adopter une démarche éclairée en matière de politique publique et à s'en tenir à un régime éprouvé de relations commerciales.

M. Mark Adler: À votre avis, le processus de consultations était-il suffisant?

M. Claude Mongeau: À mon avis, ce processus était partiel. Je peux comprendre pourquoi un examen des services de transport ferroviaire a été mené. J'ai déclaré sur d'autres tribunes que le CN avait peut-être été la principale raison pour laquelle cet examen a été tenu. Le processus a commencé il y a environ huit ans, en 2003. Pendant trois ou quatre ans, nous avons mis en oeuvre des changements de grande ampleur de façon trop rapide et sans mener suffisamment de consultations. Nous avons suscité énormément de désordre et de mécontentement au sein de notre clientèle, de sorte qu'elle a convaincu le gouvernement de lancer un examen des services de transport ferroviaire.

Aujourd'hui, je suis PDG de cette entreprise. Je dirige cette société ferroviaire qui fait l'envie du reste du monde. Je crois que les changements qui ont été apportés sont bons; il a peut-être été trop difficile de les mettre en oeuvre, et ils l'ont peut-être été trop rapidement, mais cela ne justifie pas que l'on fasse marche arrière et que l'on abandonne la politique de déréglementation graduelle. Ce que nous devons faire, c'est réunir les gens et leur présenter des

mesures raisonnables et éprouvées qui seront également avantageuses pour nos clients.

M. Mark Adler: Monsieur Paton, à votre avis, le processus de consultations était-il suffisant?

M. Richard Paton: Nous avons vraiment besoin de ce processus, et les choses se sont très bien passées.

M. Mark Adler: Le processus était-il adéquat?

M. Richard Paton: À quelques exceptions près, je dirais que oui.

Mme Fiona Cook: Monsieur Adler, est-ce que vous parlez du processus d'examen ou du processus de rédaction du projet de loi?

M. Mark Adler: Je parle du processus d'examen, mais si vous voulez répondre, vous pouvez parler du processus de rédaction du projet de loi.

Mme Fiona Cook: J'estime que le processus d'examen a été très bien mené. Les résultats de l'examen appuient ce que nous disons depuis un bon moment.

Là encore, j'aimerais de nouveau insister sur le fait que nous sommes à la recherche d'améliorations durables et à long terme au chapitre du service. Nous ne pouvons pas nous confiner à un horizon de deux mois ou de un an. Nous ne voulons pas revenir en arrière. L'économie va reprendre du poil de la bête. Le régime subira des pressions. Nous ne voulons pas revenir à la situation antérieure, et nous devons donc apporter des changements.

J'ajouterai que, aux États-Unis, comme M. Mongeau l'a souligné à juste titre, les sociétés ferroviaires canadiennes fonctionnent mieux, et j'avancerais que cela tient à la réglementation en vigueur ici. En fait, à l'heure actuelle, aux États-Unis, on est en train de mettre au point de nouvelles dispositions législatives s'inspirant de celles en place au Canada.

Le président: Merci.

Est-ce que quelqu'un d'autre voulait formuler des commentaires sur le même sujet?

M. Richard Paton: Je pourrais peut-être ajouter quelque chose. Oh, vous allez...

M. Jim Facette: Merci, monsieur le président.

En réponse à la question sur le processus et le projet de loi, je vous dirai, tout d'abord, que le processus était une bonne chose, et qu'il a permis de recueillir énormément de suggestions. En outre, en ce qui concerne la rédaction du projet de loi proprement dit, je vous dirai que, selon nous, le ministère s'est montré très ouvert et accessible. Il nous a posé des questions précises, et nous lui avons fourni des réponses précises. En fait, nous avons fait part de ces réponses à bon nombre des membres du comité. Ainsi, le processus qui a mené à ce projet de loi ne nous pose aucun problème.

•(1715)

Le président: Monsieur Paton, répondez brièvement, s'il vous plaît.

M. Richard Paton: J'ai seulement une chose à mentionner. M. Mongeau soutient fermement, par exemple, que le service s'améliore, et que nous n'avons pas vraiment besoin du projet de loi. Ce que je ne comprends pas vraiment dans le point de vue des sociétés ferroviaires... si vous jetez un coup d'oeil au premier amendement, vous constaterez qu'il n'y est question que de ce à quoi devrait ressembler un accord de service. Je présume que cela serait avantageux pour les sociétés ferroviaires et les expéditeurs, vu que nous disposons au moins à présent d'un cadre commercial commun. Il s'agit non pas d'un élément de nature réglementaire, mais d'un cadre. Nous ne voulons pas de processus d'arbitrage ni de toutes ces sanctions. Pour l'essentiel, nous voulons que le texte législatif énonce que, si le gouvernement et le Parlement vont de l'avant avec le droit d'imposer un accord de service — et je suppose que c'est cela qui va se passer, car je ne peux pas imaginer que ces dispositions disparaîtront du projet de loi —, il faut que la nature d'un tel accord soit clairement définie. À mes yeux, cela contribuerait à la réalisation des objectifs des expéditeurs et des sociétés ferroviaires.

Monsieur Mongeau, je ne comprends pas vraiment pourquoi vous vous opposeriez à ce que cela se retrouve dans le projet de loi, à supposer que cela se produise.

Le président: D'accord. Vous pourrez discuter de cela ensemble un autre jour. Je dois passer à un autre intervenant.

Je suis désolé, monsieur Gratton.

Madame Morin, vous avez cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci, monsieur le président.

M. Mongeau semble dire qu'il est normal d'avoir une force commerciale et qu'on n'aurait pas dû se mêler de cela. Pour ma part, je pense qu'il y a un déséquilibre de pouvoirs. J'aimerais demander à chacun d'entre vous comment se vivent, actuellement, les relations avec le CN, avant que le projet de loi ne soit adopté.

M. Mongeau nous a dit qu'il avait de bonnes relations avec plusieurs personnes. C'est peut-être moins le cas pour vous, monsieur Tougas.

J'aimerais que vous m'en parliez et que, à tour de rôle, vous me disiez comment cela fonctionne présentement. Pensez-vous avoir un pouvoir de persuasion assez grand? Comment cela se passe-t-il quand vous n'avez pas ce que vous voulez?

M. François Tougas: Je vais répondre en anglais.

[Traduction]

Je répéterai une chose qui, je crois, a déjà été dite, à savoir qu'il n'est pas utile d'adopter une perspective à très court terme dans le cadre de l'exercice que nous menons aujourd'hui. Nous avons sous les yeux des dispositions qui figureront dans la loi pendant longtemps. Par conséquent, nous devons être en mesure de traverser le cycle de l'économie et tous les changements conjoncturels afin de faire face aux problèmes à mesure qu'ils se présentent, et nous devons tenter d'éviter les processus de règlement des différends administrés par l'office, et donc permettre aux parties de faire des affaires les unes avec les autres au sein d'un cadre orienté par les dispositions législatives.

En outre, à présent que nous nous trouvons dans une situation où, selon moi, de nombreux expéditeurs sont d'avis que leurs relations avec les sociétés ferroviaires se sont grandement améliorées par rapport à ce qu'elles étaient pendant la période d'interruption de service qui a duré si longtemps et dont M. Mongeau a parlé. Nous ne voulons pas revenir à la situation qui régnait à cette époque. Je suis

certain qu'il ne le veut pas lui non plus. Cela dit, le fait est que la structure de notre marché n'a pas véritablement changé. Il n'y a toujours que deux options qui s'offrent aux entreprises canadiennes qui ont recours aux services des compagnies de chemins de fer pour le transport de leurs marchandises.

Par exemple, presque toutes les sociétés de l'industrie minière mènent leurs activités dans des régions éloignées, et cela ne va pas changer. Comme M. Mongeau l'a dit, il est très peu probable qu'une deuxième ligne soit construite pour desservir une mine.

Tout ce que nous disons, c'est qu'il faut tenter de mettre en place un mécanisme qui permette aux parties de régler des conflits que la société ferroviaire est ou bien réticente à... Si les demandes de l'expéditeur sont trop élevées, l'arbitre tranchera la question, mais à ce moment-ci, bon nombre d'expéditeurs n'ont même pas la possibilité de mener des pourparlers commerciaux. Il s'agit là, à mon avis, du problème que nous tentons de surmonter.

M. Pierre Gratton: J'aimerais également ajouter que M. Mongeau a évoqué la satisfaction de sa clientèle à l'égard du service qu'il offre.

Si je ne m'abuse, il a été question d'un taux d'exécution de 95 p. 100.

J'imagine que je me contenterai de dire que, si les choses vont aussi bien qu'il le dit, je ne comprends pas pourquoi l'accès à un mécanisme de recours poserait un problème. Comme la plupart de ses clients sont satisfaits, on peut présumer que ce mécanisme ne serait pas utilisé très souvent. Ainsi, pourquoi ne pas au moins autoriser l'instauration d'un mécanisme en bonne et due forme pouvant être utilisé dans les situations où cela est nécessaire?

• (1720)

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur Mongeau, voulez-vous répondre à la question?

M. Claude Mongeau: Je dirais que si M. Gratton n'était pas toujours avec M. Tougas et que je parlais avec ses clients, on pourrait probablement s'entendre dans la majorité des cas.

Quand vous établissez des lois qui permettent, en plus de la négociation commerciale, d'utiliser un levier réglementaire pour imposer quelque chose que l'autre partie ne veut pas accorder, on a une situation sans précédent. On ne voit cela dans aucun autre mode de transport. On le voit seulement dans le secteur du rail parce qu'on a un résidu de réglementation qui revient sur une base régulière.

Mme Isabelle Morin: C'est bien.

J'ai une autre question. Si, dans le meilleur des mondes, le projet de loi était adopté avec les amendements que vous avez proposés, vous ne pourriez pas profiter maintenant de ces mesures pour les contrats déjà signés. Comment vous sentez-vous relativement à cela?

La question s'adresse à chacun d'entre vous.

[Traduction]

M. François Tougas: Il s'agit là d'une question qui a fait l'objet de quelques débats devant le ministère des Transports. À mon avis, la question de savoir comment ces vannes doivent être ouvertes constitue, à juste titre, un sujet qui divise les parties.

Comme on l'a déjà mentionné, la plupart des contrats sont de courte durée, de sorte que, tôt ou tard, cette question va se poser. Cela dit, il y a de nombreux contrats à long terme. Néanmoins, ce dont il est réellement question, c'est de la capacité de recourir à un arbitre pour trancher un différend touchant des modalités qui ne figurent pas dans un contrat ou que l'on est incapable d'ajouter à un contrat pour la simple raison qu'une partie refuse d'y consentir. Lorsque cela se produit, l'expéditeur est placé devant une alternative: ou bien il accepte un tarif élevé ne s'assortissant d'aucune modalité de service, ou bien il accepte un contrat qui comprend peut-être quelques modalités, mais pas toutes celles que l'on retrouve habituellement dans un contrat commercial. C'est de cela dont il est question.

M. Mongeau tente de me dépeindre comme un avocat spécialisé en réglementation. Ce n'est pas le cas. Cela m'a quelque peu froissé.

Des voix: Oh, oh!

M. Ed Holder: Qu'est-ce qui vous a froissé dans cela?

M. François Tougas: Le fait qu'il m'ait traité d'avocat.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Très brièvement, s'il vous plaît

M. François Tougas: En fait, je suis avocat spécialisé en économie et en lois antitrust.

Dans ce domaine, ce que l'on cherche à faire, c'est de permettre que le résultat optimal se produise. Ce que nous tentons de faire, c'est d'établir un équilibre suffisant entre les parties. L'équilibre ne sera jamais parfait, dans la mesure où il y aura toujours un transporteur dominant, mais nous devons établir un équilibre suffisant pour permettre la tenue de négociations commerciales normales.

Le président: Merci.

Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

M. Claude Mongeau: Monsieur Miller, puis-je ajouter simplement un bref commentaire?

Le président: Très brièvement, je ne veux pas que cela...

M. Claude Mongeau: Je ne relancerai pas le débat. Je veux simplement dire qu'il serait inouï que l'on envisage même de rouvrir des contrats qui ont été conclus dans le passé, et que l'on établisse une distinction entre les négociations habituelles liées au prix et celles touchant le service. Cela ne se fait dans aucun autre secteur d'activités du monde. Cela ne se fait dans aucun pays.

Le président: Merci.

Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président. Je remercie tous nos invités d'aujourd'hui.

Monsieur Mongeau, je m'adresserai d'abord à vous. La question que je veux vous poser porte sur le désir d'offrir aux expéditeurs ce qu'ils veulent obtenir dans le cadre des règlements par voie d'arbitrage... si je passe en revue la liste des choses qu'il veulent obtenir au titre des obligations de service, et s'il y a absolument... si j'ai bien compris, on demande que l'arbitre ne tienne pas compte des effets de l'ensemble du réseau sur chacune de ces requêtes et demandes. Est-il possible que, si l'on n'évalue pas l'effet sur l'ensemble du réseau, le réseau de transport ferroviaire croulera sous l'accumulation de tous ces contrats différents?

M. Claude Mongeau: À mon avis, il s'agit d'un risque très réel. J'ai été surpris. Si je ne m'abuse, ce sont les représentants de l'APFC ou de la coalition qui ont formulé hier cette suggestion.

L'industrie du transport ferroviaire peut être assimilée à un service d'autobus. Un chauffeur d'autobus ne peut pas cueillir et déposer tous les clients en même temps — il doit suivre un circuit. Si un client décide qu'il veut que la manoeuvre ait lieu à 8 heures parce que c'est l'heure à laquelle il revient de chez Tim Hortons et que c'est l'heure qui lui convient, et qu'il se présente devant un arbitre pour faire valoir son point de vue, il y a 50 p. 100 de probabilités que l'arbitre tranche en sa faveur pour donner une leçon à cette grosse et méchante compagnie de chemins de fer. Si chaque expéditeur souhaite recevoir son service à 8 heures... on ne peut tout simplement pas servir tout le monde en même temps.

L'effet des services ferroviaires sur le réseau fait partie de la nature de notre secteur d'activités. Plus de 60 p. 100 des marchandises que nous transportons proviennent d'une autre société ferroviaire ou aboutissent à une autre société ferroviaire. Lorsque nous transportons des céréales — il est dommage que M. Goodale ne soit plus ici —, nous ne pouvons charger à la campagne un wagon qui n'a pas été déchargé au port. Si la pluie cause des problèmes au port ou s'il y a un embouteillage à Vancouver et que, par conséquent, nos wagons ne nous reviennent pas en temps voulu, un PDG d'une société ferroviaire n'y peut rien. Il faut comprendre que le service que nous offrons est fondé sur un réseau, il faut comprendre tous les détails qui caractérisent ce réseau et la façon dont ils influent les uns sur les autres. Sur le plan commercial, c'est avec les détails de ce genre que nous sommes aux prises.

Je ne crois pas que quelque arbitre ou avocat spécialisé en lois antitrust que ce soit peut régler cela. C'est pourquoi la réglementation que vous envisagez d'instaurer pose problème.

● (1725)

M. Lawrence Toet: Bien souvent, des témoins nous ont dit que le ralentissement économique constituait essentiellement, à leurs yeux, l'unique raison pour laquelle les taux de rendement du CN et du CP — plus précisément ceux du CN — sont à la hausse. Durant votre exposé, vous avez dit que vous aviez enregistré des creux records en matière de transport des marchandises au cours de chaque mois de 2012. Si je me penche là-dessus, je constate que, en fait, vous avez enregistré une hausse — vous transportez davantage de marchandises que vous ne l'avez jamais fait dans le passé. Comment concilier le ralentissement économique avec le fait que, au cours de cette période, vous disposiez de meilleurs niveaux de service, alors que vous transportiez plus de produits que jamais auparavant? Vous pourriez peut-être m'aider à comprendre cela.

M. Claude Mongeau: En fait, nous avons gagné environ 900 millions de dollars de parts de marché au cours des trois dernières années, et ce, pendant que nous discutons du service. Nous faisons donc quelque chose de bien. Nous avons atteint un record d'exportations dans le secteur minier et dans celui des grains. Nous gagnons des parts de marché au détriment de tous les autres modes de transport, y compris les pipelines. L'an dernier, d'un mois à l'autre, le CN a atteint des niveaux de trafic record. Notre trafic a atteint des sommets inégaux en ce qui concerne toutes les marchandises que nous transportons, sauf les produits forestiers, l'acier et quelques produits du secteur de la construction. Toutefois, cela a été compensé par le transport de pétrole brut, de potasse et de grains, de même que par le transport intermodal. Depuis le 1^{er} août, malgré les difficultés que nous avons connues cet hiver avec le service, nous avons transporté plus de marchandises que nous ne l'avons jamais fait au cours de notre histoire.

M. Lawrence Toet: Je vous serais reconnaissant de répondre brièvement à ma prochaine question.

L'objectif du CN est-il d'offrir un service et de faire des profits pour le bénéfice de ses actionnaires? S'agit-il là de la mission fondamentale du CN?

M. Claude Mongeau: Oui. Notre mantra est le suivant: nous sommes la société ferroviaire la plus efficiente. Il nous est impossible de continuer à réduire nos coûts comme nous l'avons fait au cours des 15 dernières années. La seule façon de satisfaire nos actionnaires, c'est de faire en sorte que notre croissance soit supérieure à celle de l'économie. L'unique façon de réaliser cet objectif — et je le répète sur toutes les tribunes, que ce soit devant le gouvernement, des actionnaires ou des clients —, c'est d'aider nos clients à prospérer et à croître plus rapidement que l'économie. Le service est incontestablement l'élément central de notre programme opérationnel.

M. Lawrence Toet: De toute évidence, je vous ai posé cette question à la lumière des faits, et je crois que, en quelque sorte, vous avez déjà répondu... est-ce que vos actionnaires seraient satisfaits de vous si, pour l'essentiel, le CN ne fonctionnait pas à plein régime en dépit des infrastructures et des investissements qu'ils ont faits?

M. Claude Mongeau: Si je ne fournis pas un bon service pendant une longue période, je ne pourrai pas en rejeter la responsabilité sur les problèmes liés à la météo ou au réseau — je vais perdre mon emploi, monsieur.

M. Lawrence Toet: C'est assez brutal.

Le président: Votre temps est écoulé, mais vous pouvez prendre quelques secondes pour conclure.

M. Lawrence Toet: J'aimerais poser une très brève question à M. Larson.

En réponse à la question de M. Harris concernant les contrats commerciaux et les obligations dont ils s'assortissent, vous avez essentiellement dit qu'il faudrait uniquement respecter ces contrats et ces obligations, même en cas de problème lié à une tierce partie. Vous n'avez jamais vraiment répondu à la question de savoir ce qui se passe lorsqu'une tierce partie, une autre partie, est véritablement la raison... cela ne change rien au fait que le CN a pris un engagement à votre égard. À mes yeux, il s'agissait d'une façon de ne pas vraiment répondre à la question de M. Harris à propos de ce qui arrive lorsque le retard est imputable à une tierce partie, et non pas à la société ferroviaire — au CN ou au CP.

M. Roger Larson: Je pense avoir répondu à cette question. Je crois avoir dit que, de toute évidence, l'arbitre examinerait les faits au moment d'instruire toute plainte formulée par un client à propos de l'observation des modalités du contrat.

Cependant, je tiens à dire que le service s'est assurément amélioré depuis que M. Mongeau assume les fonctions de PDG du CN. Ce que ses clients demandent, c'est que nous nous assurions que le service s'est amélioré de façon durable, et que les améliorations perdureront peu importe la personne qui succédera, à un moment donné, à M. Mongeau, dans l'éventualité où son successeur n'aurait pas une attitude aussi positive que la sienne à l'égard de ses clients.

M. Lawrence Toet: Monsieur Mongeau, vous ne pouvez pas prendre votre retraite.

Des voix: Oh, oh!

• (1730)

Le président: Nous n'avons presque plus de temps.
Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Vous êtes des clients du CN. Vous avez tous vos propres clients, n'est-ce pas?

Des témoins: Oui.

M. Pierre Poilievre: Et vous concluez des accords avec eux.

Un témoin: Oui.

M. Pierre Poilievre: Que faites-vous lorsqu'un accord n'est pas respecté?

M. Roger Larson: On trouve un moyen de le faire respecter.

Il y a un certain nombre d'années, Kerry Hawkins qui, à l'époque, était PDG de Cargill, a dit qu'il avait conclu avec McDonald's un contrat selon lequel il devait livrer une certaine quantité de boeuf dans chaque restaurant de cette chaîne au pays, et que, s'il ne respectait pas ce contrat, il serait résilié.

M. Pierre Poilievre: Très bien. D'accord. En cas de non-respect d'un contrat, vous pouvez vous adresser aux tribunaux pour obtenir réparation, n'est-ce pas?

M. Roger Larson: Nous ne pouvons pas nous adresser aux tribunaux en cas d'interruption de service. Si Cargill ne livre pas à McDonald's la viande dont elle a besoin, elle peut s'adresser à une autre entreprise. Pour notre part, nous ne pouvons pas recourir à un autre mode de transport.

M. Pierre Poilievre: Mais vous pouvez vous adresser aux tribunaux, n'est-ce pas?

M. Roger Larson: Nous devons recourir au transport ferroviaire, ou alors fermer nos usines et nos mines.

M. Pierre Poilievre: D'accord, mais vous pouvez vous adresser aux tribunaux, n'est-ce pas?

M. Roger Larson: C'est une procédure inefficace. On ne peut pas exploiter une entreprise si l'on passe son temps à tenter des poursuites contre ses partenaires commerciaux.

M. Pierre Poilievre: Eh bien, on peut présumer que vous ne passeriez pas votre temps à tenter des poursuites contre eux. Je suppose que, si vous disposiez d'un accord sur les niveaux de service, vous tenteriez de régler cela sans tenter de poursuivre.

Vous avez tous demandé que le gouvernement crée un mécanisme complexe — mécanisme qui, en passant, a été très mal défini...

M. Roger Larson: En fait, nous l'avons très bien défini dans...

M. Pierre Poilievre: Excusez-moi. J'aimerais simplement terminer...

Vous n'avez pas décrit ce mécanisme. Vous ne semblez pas disposé à être assujéti à un mécanisme semblable à celui auquel vos clients seraient soumis en cas d'inobservation totale d'un contrat, à savoir le mécanisme des tribunaux. En fin de compte, il s'agit là du mécanisme qui est utilisé pour faire exécuter un contrat. Vous pourriez peut-être expliquer pourquoi vous voulez que l'on crée un mécanisme exclusivement pour vous, mécanisme complètement distinct de celui auquel tous les autres ont recours.

M. François Tougas: Ce que vous dites est faux pour la simple raison que les expéditeurs ne peuvent pas tenter de poursuite contre les sociétés ferroviaires. Ils dépendent d'elles. Ils ne peuvent pas les attaquer en justice, car elles ne leur fourniront plus de services. Tout cela est manifestement absurde. Il est très rare qu'un expéditeur s'en prenne à une compagnie de chemin de fer. J'ai une très bonne idée de la fréquence à laquelle cela se produit, et je peux vous dire que cela est rarissime.

Ce que l'on veut, c'est être en mesure de s'adresser à un fournisseur duquel on pourra acquérir un service ou un produit. C'est ce qui se passe dans un marché qui fonctionne normalement. Le marché dont nous parlons ne fonctionne pas normalement... du moins pas totalement. Il y a de nombreuses parties du réseau qui sont fantastiques. Ce que nous tentons de faire, c'est de nous attaquer aux parties qui ne le sont pas. C'est ce que nous tentons de faire avec cela.

Le président: Je sais qu'un certain nombre d'entre nous, y compris moi-même, ont un avion à prendre.

M. Claude Mongeau: S'il est là.

Une voix: Pour ma part, je vais prendre le train.

M. Pierre Gratton: Si vous le souhaitez, nous pourrions discuter de l'ouverture des espaces aériens.

Le président: Je tiens à remercier tous les témoins d'être venus ici aujourd'hui. Je pense que nous avons traité de beaucoup de questions en deux heures, et je vous en remercie.

Je vous souhaite à tous une bonne fin de semaine.

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>