



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 002 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 22 novembre 2007

—
Président

M. Mervin Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

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

Le jeudi 22 novembre 2007

•(0915)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous.

Soyez les bienvenus à cette deuxième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités au cours de laquelle nous examinerons le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire), conformément à l'ordre de renvoi adopté le lundi 29 octobre 2007.

J'invoque l'article 1 du projet de loi C-8 pour ouvrir la séance et permettre aux députés de discuter de la présente mesure législative et de poser des questions à nos témoins. Ce n'est qu'une simple formalité.

Nous accueillons aujourd'hui le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable Lawrence Cannon, qui nous présentera le projet de loi C-8 et répondra à nos questions.

Je vous souhaite la bienvenue et je vous inviterais à prendre la parole.

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, je tiens à dire que je suis heureux d'être ici en ce début de session, et je profite de l'occasion pour vous féliciter, vous et les deux vice-présidents du comité, d'avoir été élus. Je me réjouis à l'idée de travailler avec vous tous, les nouveaux comme les plus aguerris.

J'ai l'honneur de comparaître aujourd'hui devant le CPTIC pour discuter du projet de loi C-8, qui renforce les dispositions actuelles de la Loi sur les transports au Canada dont le but est de protéger les expéditeurs ferroviaires contre une éventuelle emprise abusive sur le marché exercée par les compagnies de chemin de fer.

Je suis accompagné aujourd'hui d'Helena Borges, directrice générale, Politique des transports terrestres, et d'Alain Langlois...

[Français]

notre conseiller juridique.

[Traduction]

Le projet de loi C-8 est la version rétablie du projet de loi C-58, qui venait d'être renvoyé à ce comité lorsque le Parlement a prorogé ses travaux. C'est le troisième et dernier projet de loi modifiant la LTC. Ces projets de loi sont tous fondés sur de nombreuses consultations qui remontent à l'examen de la LTC prévu par la loi et qui s'est déroulé en 2000 et 2001.

Le projet de loi C-3, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux, a reçu la sanction royale en février 2007. Le projet de loi C-11, qui contenait des modifications relatives à l'Office des transports du Canada, aux voyages en avion, aux fusions et aux acquisitions, aux services ferroviaires voyageurs, aux nuisances acoustiques causées

par les chemins de fer et au plafonnement des recettes découlant du transport du grain, a reçu la sanction royale en juin dernier.

Le projet de loi C-8 est de loin le plus court des trois. Toutefois, il revêt une importance capitale pour tous les expéditeurs qui utilisent le chemin de fer, soit les centaines de compagnies qui expédient des marchandises par train. Son importance tient également à la croissance des échanges internationaux et à la compétitivité de notre économie, car nous procédons à des échanges commerciaux sans précédent avec la région d'Asie-Pacifique. Ce projet de loi confèrera la stabilité réglementaire que réclament les compagnies ferroviaires, ce qui garantira que les investissements grandement nécessaires en termes de capacité seront faits le long des principaux corridors commerciaux. Une capacité accrue aidera l'industrie du transport ferroviaire et les expéditeurs à livrer concurrence à leurs homologues américains.

[Français]

Je suis certain que la plupart d'entre vous ont entendu les nombreux griefs des expéditeurs au sujet des services et des tarifs ferroviaires. Les expéditeurs réclament des recours statutaires plus forts pour améliorer leur position dans les négociations avec les compagnies de chemin de fer. J'ai reçu des réactions très positives de la part des expéditeurs sur l'ex-projet de loi C-58. Les expéditeurs ont déclaré sans réserve qu'ils voulaient que le projet de loi soit rétabli et adopté le plus rapidement possible.

Les compagnies de chemin de fer sont d'avis que le projet de loi C-8 introduit une nouvelle réglementation inutile et trop lourde. Je crois pour ma part qu'il crée un meilleur équilibre entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. L'adoption anticipée de ce projet de loi, quant à moi, mettra fin aux longs débats qui ont fait rage et confèrera aux deux camps une certaine stabilité réglementaire.

Lorsque j'ai annoncé le dépôt de l'ex-projet de loi C-58 le 30 mai, j'ai également précisé que le gouvernement procéderait à un examen des services ferroviaires qui commencerait 30 jours après l'adoption du projet de loi. Je m'étendrai plus longuement là-dessus ultérieurement.

Ces deux initiatives, le projet de loi C-8 et l'examen des services ferroviaires, respectent un important engagement que j'ai pris envers les expéditeurs, à savoir que j'essaierais de répondre à leurs préoccupations au sujet des services et des tarifs ferroviaires.

[Traduction]

La LTC est le cadre législatif qui réglemente l'activité économique des compagnies de chemins de fer. La Loi s'en remet en général à la main invisible du marché pour régir les rapports entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Toutefois, comme je l'ai fait remarquer plus tôt, un certain nombre d'articles protègent les expéditeurs contre d'éventuels abus de la part des compagnies de chemin de fer occupant une position dominante sur le marché.

Je tiens à signaler que le cadre législatif et politique des compagnies de chemin de fer a donné des résultats fort concluants au Canada. Le Chemin de fer Canadien Pacifique et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sont parmi les plus rentables au monde. Toutes deux exploitent des réseaux aux États-Unis et sont très concurrentielles. Elles n'ont pas besoin de toucher des subventions d'exploitation de l'État. Grâce à leur succès financier, elles disposent des fonds nécessaires pour entretenir et développer leurs infrastructures et acheter de nouveaux matériels.

Même si le cadre a donné de bons résultats, il n'est pas parfait. Les fonctionnaires de Transports Canada reçoivent de plus en plus de plaintes depuis quelques années sur la médiocrité des services ferroviaires et les tarifs marchandises trop élevés. J'ai entendu de nombreuses plaintes de même nature en ma qualité de ministre. Je crois également savoir que de nombreux membres du comité précédent ont reçu des plaintes d'expéditeurs, entre autres, même lorsque l'ancien projet de loi C-11 faisait l'objet d'une étude par le comité et la Chambre.

Ces plaintes sont sans doute attribuables à la vigueur de l'économie canadienne et au fait que l'offre de services de transport, notamment de services ferroviaires marchandises, suffit à peine à combler la demande dans toute l'Amérique du Nord. Les compagnies de chemin de fer revêtent une importance névralgique pour de nombreux expéditeurs canadiens sur les marchés intérieurs, continentaux et internationaux, en particulier les expéditeurs de produits en vrac qui, souvent, ne disposent d'aucune solution de rechange pratique. Les expéditeurs doivent jouir d'un accès raisonnable à des services efficaces et fiables et à des tarifs équitables.

Je crois que le moment est venu de rééquilibrer le cadre législatif au profit des expéditeurs.

● (0920)

[Français]

Au cours des consultations qui ont eu lieu durant l'été 2006, j'ai invité les compagnies de chemin de fer à trouver une solution commerciale qui compléterait les modifications apportées aux dispositions relatives à la protection des expéditeurs. Les compagnies de chemin de fer ont formulé une proposition de règlement des différends commerciaux afin d'en discuter avec les expéditeurs. D'importants progrès ont été réalisés. Malheureusement, les deux parties n'ont pas réussi à trouver un terrain d'entente. Je suis toujours favorable à une démarche commerciale, car elle serait plus rapide, moins coûteuse et moins conflictuelle que des recours réglementaires.

J'aimerais brièvement m'attarder sur les dispositions du projet de loi, avec votre permission.

L'actuel article 27 de la loi stipule que l'office ne peut acquiescer à la demande d'un expéditeur que si celui-ci subissait autrement un préjudice commercial important. Cela fait longtemps que les expéditeurs s'opposent à un tel critère. Celui-ci a été abandonné dans le projet de loi C-8.

Le projet de loi modifie le préavis qu'une compagnie de chemin de fer doit donner avant d'augmenter ses tarifs marchandises, lequel passe de 20 à 30 jours. Cela donnera plus de temps aux expéditeurs pour apporter les ajustements nécessaires à leur plan d'expédition.

Deux nouvelles dispositions traitent des préoccupations des expéditeurs au sujet des tarifs ferroviaires marchandises et des frais accessoires. Je tiens à clarifier la différence entre ces deux termes, étant donné que différents recours s'appliquent à chacun.

[Traduction]

Je commencerai par parler des tarifs marchandises, étant donné que c'est la notion la plus facile à saisir. Les tarifs marchandises sont des tarifs simples qui s'appliquent au mouvement du trafic d'un point A à un point B; par exemple, au transport du blé de Moose Jaw à Vancouver.

Si l'on examine les divers tarifs et frais imposés par les compagnies de chemin de fer, on constate que les tarifs marchandises représentent le principal poste de dépenses. Je tiens à signaler que le recours prévu au titre des tarifs marchandises est l'arbitrage.

Mis à part les tarifs qui s'appliquent au mouvement du trafic, les compagnies de chemin de fer facturent d'autres frais. Ces frais peuvent être perçus au titre du mouvement du trafic ou de la prestation de services ferroviaires atypiques.

Le meilleur exemple de frais qui peuvent être imposés par une compagnie de chemin de fer à l'égard du mouvement du trafic sont les frais de stationnement imputés à un expéditeur à la suite du dépassement du délai de séjour accordé pour le chargement ou le déchargement des wagons. Parmi les frais qui peuvent être appliqués au titre de services ferroviaires atypiques, mentionnons le nettoyage, la pesée ou le stationnement des wagons.

Les montants payés par les expéditeurs pour assumer les divers frais imposés par une compagnie de chemin de fer sont moins élevés que ceux résultant du tarif applicable au mouvement du trafic. Toutefois, ces frais sont devenus problématiques pour les expéditeurs depuis quelques années. Parmi les doléances les plus fréquemment entendues, il y a le fait que ces frais ou les conditions qui s'y rattachent sont unilatéralement fixés par les compagnies de chemin de fer et sont souvent déraisonnables, compte tenu de leur objet.

Pour ce qui est de ces frais, on a ajouté une nouvelle disposition qui confère à l'Office le pouvoir, lorsqu'il reçoit une plainte d'un ou de plusieurs expéditeurs, de revoir ces frais ainsi que les conditions afférentes à un tarif d'application générale. L'Office est également investi du pouvoir de sommer la compagnie de chemin de fer de modifier le tarif s'il estime que les frais ou les conditions qui s'y rattachent sont déraisonnables.

Le projet de loi contient un certain nombre de facteurs destinés à orienter l'Office. Ce dernier déterminera le délai pendant lequel le tarif révisé sera en vigueur, pourvu que celui-ci ne dépasse pas un an.

[Français]

Les expéditeurs espéraient que la question des frais serait réglée par les changements apportés aux dispositions sur l'arbitrage. La solution d'examen de l'office est, quant à nous, plus efficace. Elle offre un guichet unique auquel adresser ses plaintes. L'arbitrage peut prescrire un certain nombre de demandes d'arbitrage pour parvenir au même résultat, car les décisions d'arbitrage sont normalement limitées aux requérants.

L'arbitrage est l'un des recours les plus populaires auprès des expéditeurs. Un expéditeur peut présenter à l'Office une demande d'arbitrage s'il n'est pas satisfait des tarifs marchandises d'une compagnie de chemin de fer au titre du mouvement du trafic ou de l'une de ses conditions et modalités. En vertu de l'arbitrage, la compagnie de chemin de fer et l'expéditeur présentent chacun leur offre finale, et l'arbitre en sélectionne une sans la modifier. Cela incite les deux camps à combler l'écart entre leurs divergences.

Le projet de loi C-8 élargit le recours à l'arbitrage à un groupe d'expéditeurs pour se prévaloir du recours collectif à...

[Note de la rédaction: difficultés techniques]

- _____ (Pause) _____
-
- (0940)

[Traduction]

Le président: Rebonjour. Nous sommes désolés de l'interruption, mais, normalement, tout devrait être rentré dans l'ordre.

Monsieur le ministre, je vous demanderais de poursuivre.

L'hon. Lawrence Cannon: Merci, monsieur le président.

[Français]

Je disais que cela a pour but de garantir que la question et l'offre sont communes. Sans suffisamment d'éléments communs, le recours collectif à l'arbitrage serait tout bonnement une série d'arbitrages individuels n'ayant pas grand-chose en commun. Cela serait à la fois ingérable et injuste pour l'arbitre.

Le recours collectif à l'arbitrage est un nouveau concept qui sera sans doute contesté au fur et à mesure que les parties cherchent à éclaircir ce que l'on entend par une question commune à tous les expéditeurs et une offre conjointe, dont les conditions s'appliquent à la totalité d'entre eux. Il faut s'en remettre au bon jugement de l'Office des transports du Canada et des tribunaux. Je tiens néanmoins à souligner qu'il s'agit d'un recours dont le but est de venir en aide aux expéditeurs, car il est rapide, efficace et moins coûteux. Certes, il y aura des restrictions pratiques au recours collectif à un arbitrage admissible pour s'assurer qu'il s'agit bien d'un recours efficace et rapide. Toutefois, on ne prévoit pas que les expéditeurs doivent connaître exactement les mêmes circonstances pour être admissibles à un recours collectif.

En vertu de la nouvelle disposition du recours collectif à l'arbitrage, l'office doit être convaincu que les membres du groupe se sont évertués à résoudre la question avec la compagnie de chemin de fer. Cela est en phase avec la préférence accordée par le gouvernement aux solutions commerciales avant d'envisager des recours réglementaires.

[Traduction]

Le projet de loi C-8 autorise les parties à un seul arbitrage final à suspendre la procédure d'arbitrage, après consentement mutuel, afin de recourir à la médiation. Cela offre aux deux parties une solution de rechange sans compromettre le droit de l'expéditeur à l'arbitrage. La procédure d'arbitrage reprend si la médiation échoue.

Les expéditeurs souscrivent sans réserve à l'arbitrage collectif et sont impatients de le voir adopté.

Le projet de loi C-8 garantit que les dispositions sur la cession et l'abandon des voies de chemin de fer s'appliquent aux voies cédées à une compagnie de chemin de fer de compétence provinciale mais rétrocédées à la compagnie de chemin de fer de compétence fédérale. Cela garantira que les parties intéressées, y compris les pouvoirs publics, ont la possibilité de se porter acquéreurs de ces voies avant que leur desserte ne soit officiellement abandonnée. Ces dispositions éliminent toute échappatoire.

En vertu d'une disposition complémentaire, le CN ou le CFCP doivent verser des paiements aux municipalités locales si un embranchement tributaire du transport du grain est rétrocédé et qu'il a ensuite fermé. Les paiements s'élèvent à 10 000 \$ par mille et par an sur une période de trois ans.

En vertu d'une nouvelle disposition, le CN et le CFCP doivent tenir à jour et faire connaître une liste des voies d'évitement que les producteurs de grain utilisent pour charger leurs propres wagons et

doivent donner un préavis de 60 jours avant de fermer ces voies d'évitement.

- (0945)

[Français]

Je tiens également à parler brièvement de l'engagement pris d'entreprendre un examen des services ferroviaires dans les 30 jours suivant l'adoption du projet de loi. Cet engagement constitue une priorité pour les expéditeurs et a reçu un accueil favorable de leur part.

L'objectif est de trouver des solutions aux problèmes qui nous sont soumis depuis plus d'un an ou deux. L'examen peut comporter une évaluation de l'efficacité des dispositions de la Loi sur les transports au Canada au sujet du niveau de service. Nous rechercherons des solutions novatrices à un problème redoutable.

Les expéditeurs, comme les compagnies de chemin de fer, seront consultés sur la portée et le cadre de référence de l'examen. Je m'attends à ce que Transports Canada entre en rapport avec les entités intéressées pour connaître leurs points de vue ultérieurement cette année.

Le gouvernement a pris des mesures importantes pour apaiser les préoccupations des expéditeurs en rédigeant le projet de loi C-8 et en prévoyant l'examen des services ferroviaires. Beaucoup d'entre eux, sinon la plupart, ont entendu de sérieux griefs sur le rendement des compagnies de chemin de fer. Les expéditeurs attendent ces améliorations depuis cinq ans et souscrivent sans réserve au projet de loi C-8. Ils tiennent à ce que celui-ci soit adopté le plus rapidement possible.

[Traduction]

Pour leur part, les compagnies de chemin de fer risquent de s'opposer à certaines des dispositions, même si elles cherchent la stabilité réglementaire. Je suis d'avis que le projet de loi C-8 y contribue et permet de mieux concilier les besoins des expéditeurs avec ceux des compagnies de chemin de fer.

Nous avons là une chance inouïe de prendre des mesures correctrices. J'incite les membres du comité à appuyer le projet de loi C-8. J'espère qu'une fois la mesure législative adoptée, les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer reprendront leurs discussions sur un mécanisme de règlement des différends.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant passer à la période de questions.

Monsieur Volpe, vous disposez de sept minutes.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens également à remercier le ministre et les représentants du ministère.

Nous, les députés de l'opposition officielle, nous retrouvons dans une situation particulièrement heureuse, parce que nous avons devant les yeux un projet de loi que nous avons présenté il y a 24 mois, bien qu'il semble que c'était hier. Je pense que nous nous attendions à une mesure législative différente venant d'un autre gouvernement. Toutefois, nous tenons à vous féliciter d'avoir reconnu la pertinence du projet de loi déposé par les libéraux il y a près de deux ans. Ce que je vous dis peut paraître partisan, mais ça ne l'est pas du tout. Je tenais à faire cette petite parenthèse.

Lorsque le prédécesseur du projet de loi C-8 a été soumis à la Chambre au printemps dernier, nous n'avons pas vraiment eu la possibilité d'en débattre étant donné qu'il nous a été renvoyé à la fin de la session. Par conséquent, vous m'excuserez si je place quelques-unes des questions dans un contexte particulier.

Je ne veux pas trop m'attarder là-dessus, mais à notre avis, le projet de loi C-8 devrait être axé — tout comme nos questions — sur le maintien et le développement des infrastructures de transport afin qu'on puisse non seulement soutenir un secteur très précieux et un élément important du produit intérieur brut du Canada, mais aussi desservir les collectivités de partout au pays. Par conséquent, pour que nous appuyions le projet de loi C-8, celui-ci devra favoriser le développement ou, du moins, le maintien des infrastructures nécessaires pour permettre à nos producteurs d'être plus productifs et, par le fait même, concurrentiels.

Ensuite, nous voulons nous assurer de défendre non seulement les intérêts des expéditeurs, mais aussi ceux des producteurs. Comme je l'ai dit plus tôt, nous n'avons pas eu la chance de discuter longuement de ce projet de loi à la Chambre, et nous ne pourrions probablement pas encore le faire, sauf au sein de ce comité, mais j'y tiens quand même.

La troisième source de préoccupations est la compétitivité, et je ne suis pas certain que ce projet de loi aura une incidence à ce chapitre. Monsieur le ministre, vous avez indiqué que vous souhaitiez garantir que les compagnies de chemin de fer continuent d'offrir des services de qualité tout en favorisant les investissements, coûte que coûte. Je suis impatient de voir ce que le projet de loi fera à cet égard. Le comité se penchera sans doute là-dessus.

Par ailleurs, il y a deux autres questions sur lesquelles j'aimerais obtenir vos commentaires. Premièrement, il y a la façon dont la loi sera appliquée. En ce qui a trait au service, vous avez dit que vous alliez procéder à un examen des services ferroviaires dans les 30 jours suivant l'adoption de cette mesure législative. J'aimerais savoir pourquoi vous ne le faites pas maintenant.

Deuxièmement, il y a une disposition qui stipule que les expéditeurs n'auront plus à prouver qu'ils ont subi un préjudice commercial. Je comprends le raisonnement derrière cette disposition. Si je ne m'abuse, vous avez dit qu'il fallait rééquilibrer le cadre législatif au profit des expéditeurs. J'aimerais aborder cette question car nous voulons nous assurer que ce n'est pas une frivolité.

Enfin, ce qui inquiète principalement les petits producteurs, c'est la fermeture des voies de chemin de fer. J'ai été emballé de voir qu'un de vos amendements prévoyait un certain processus à suivre. Toutefois, j'ai aussitôt perdu tout enthousiasme lorsque j'ai lu que les compagnies ferroviaires qui, après avoir respecté le processus, décident quand même d'interrompre leur service, devront verser des paiements aux municipalités locales touchées. C'est bien de vouloir les dédommager, mais il reste qu'on les frustre d'un service essentiel. Comme je l'ai dit plus tôt, à défaut de développer nos infrastructures, assurons-nous au moins de les maintenir.

Comme nous n'avons pas eu la possibilité d'en débattre au printemps, j'ai voulu aborder ces questions et j'aimerais beaucoup obtenir vos commentaires.

● (0950)

L'hon. Lawrence Cannon: Je vous remercie beaucoup de vos commentaires.

Tout d'abord, permettez-moi de vous dire que je partage les principes que vous avez fait valoir. Je pense que nous voulons tous à

la Chambre, quel que soit le parti, voir cette industrie croître. Nous avons tous à coeur que le Canada demeure concurrentiel.

Je ne m'attarderai pas sur les initiatives que nous avons entreprises au cours des derniers mois, mais je peux vous dire que je suis tout à fait d'accord avec vous. L'industrie ferroviaire est prospère et florissante. Grâce à leur privatisation et à l'optique commerciale qu'ils ont adoptée, le CFCP et le CN ont tous deux réussi à poursuivre leur croissance et à se tailler une place sur un marché élargi, dans lequel ils sont certainement devenus des chefs de file en Amérique du Nord.

Cela étant dit, évidemment, ce qui nous préoccupe — et vous préoccupe particulièrement, d'après ce que j'ai compris —, c'est que nous voulons nous assurer que nos producteurs, ainsi que nos expéditeurs, soient capables d'expédier leurs produits là où ils le souhaitent afin de demeurer concurrentiels. Je pense que nous nous entendons tous là-dessus.

En premier lieu, vous m'avez demandé pourquoi nous ne procédions pas à un examen des services ferroviaires tout de suite plutôt que dans les 30 jours suivant l'adoption du projet de loi. À mon avis, monsieur Volpe, il faut avant tout nous concentrer sur l'adoption de la présente mesure législative. Mes fonctionnaires ont déjà entrepris des discussions préliminaires, mais nous ne voulons pas nous égarer. Nous voulons nous assurer que dès que tout cela sera terminé, nous pourrions faire de l'examen des services notre priorité.

C'est précisément pour cette raison que nous avons décidé de procéder ainsi. Commençons par le commencement: l'adoption du projet de loi, d'abord, et l'examen des services ferroviaires, ensuite.

Pour ce qui est de votre deuxième question, au sujet de la fermeture des voies de chemin de fer, je vais laisser à Helena Borges le soin d'y répondre.

● (0955)

Mme Helena Borges (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports): Comme vous l'avez dit plus tôt, monsieur Volpe, il y a un processus élaboré — qui n'est pas vraiment défini dans la présente mesure législative, mais plutôt dans le projet de loi C-11 — qui permet à l'une des principales compagnies de chemin de fer, que ce soit le CN ou le CP, qui veut abandonner une voie de chemin de fer qui ne lui convient plus, dans le cadre de ses services de transport continental, de la vendre à ce qu'on appelle une société de chemin de fer secondaire. À l'heure actuelle, nous en comptons environ 40 au Canada.

En fait, ces sociétés offrent leurs services en grande partie aux petits expéditeurs et exploitent des lignes ferroviaires, sur de courtes distances, qui rejoignent ensuite celles du CN et du CP. En réalité, ces dernières n'ont pas souvent abandonné des voies de chemin de fer au cours des dix dernières années; la plupart des voies ont été cédées aux sociétés de chemin de fer secondaires. Nous n'avons rien contre ces dispositions car, de cette façon, la plupart des expéditeurs seront desservis.

Dans certains cas, dans des régions où il y a très peu d'industries, il est possible qu'il n'y ait pas de transport par train, mais il y aura toujours du transport par camion partout au Canada.

Par le biais d'autres programmes, notamment les programmes de financement annoncés par le ministre dans le cadre de son plan Chantiers Canada, nous aidons les sociétés de chemin de fer secondaires à se doter d'infrastructures de qualité pour continuer à offrir leurs services.

Nous prenons donc diverses mesures visant à protéger les compagnies ferroviaires secondaires afin qu'elles puissent poursuivre leurs activités. La présente mesure législative vise à ce que les autres compagnies — ou les municipalités, si c'est davantage lié aux services passagers — puissent avoir la possibilité d'acquiescer ces voies et de les exploiter.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, dans votre énoncé, vous faites deux constats importants. Au quatrième paragraphe de la page deux, vous dites, au sujet du projet de loi C-8, que :

Son importance tient également à la croissance des échanges internationaux et à la compétitivité de notre économie, car nous procédons à des échanges commerciaux sans précédent avec la région de l'Asie-Pacifique.

Il s'agit d'un constat très important. D'ailleurs, votre gouvernement conservateur n'utilisant jamais quelque norme que ce soit de l'OMC pour freiner les compétitivités déraisonnables des économies étrangères, on importera davantage. Évidemment, la valeur de notre dollar limite nos exportations.

Cela m'amène à votre deuxième constat. Vous dites, au quatrième paragraphe de la page trois :

Les fonctionnaires de Transports Canada reçoivent de plus en plus de griefs depuis quelques années sur la médiocrité des services ferroviaires et les tarifs marchandises trop élevés.

Dites-moi si mon interprétation est juste. Le projet de loi C-8 réglera probablement la question des tarifs de marchandises trop élevés. Cela profitera à nos exportateurs, qui en ont bien besoin. Toutefois, il ne réglera pas l'autre volet, c'est-à-dire la médiocrité des services ferroviaires. Vous allez entamer un examen 30 jours après l'application du projet de loi, mais d'ici là, que fera-t-on si les compagnies ferroviaires réagissent mal à la décision sur les tarifs et décident de donner encore moins de services à certaines entreprises qui contesteraient leurs tarifs? Faudra-t-il attendre la fin de l'étude qui commencera après 30 jours et qui finira on ne sait quand? Vous nous dites que cette analyse va commencer 30 jours après, mais vous ne nous dites pas quand elle va finir. Il faudra pouvoir contrer cet effet. Il n'est pas impossible que les services médiocres de nos multinationales ferroviaires, qui contrôlent tout le service ferroviaire, le deviennent de plus en plus pour certains contestataires des tarifs.

Qu'en pensez-vous, monsieur le ministre?

L'hon. Lawrence Cannon: Merci, monsieur Laframboise.

Au fait, je dois indiquer que vous avez raison de reprendre, pour l'essentiel, la raison du projet de loi. Les coûts sont effectivement trop élevés et, dans le projet de loi, vous aurez noté sans doute qu'il y a aussi toute la question des frais accessoires. Des procédures ont déjà été entamées à ce sujet qui permettront justement de corriger ces choses.

Essentiellement, comme je l'ai dit dans ma réponse à votre collègue il y a quelques instants, ce que nous sommes en train de faire, c'est de nous assurer d'abord et avant tout que l'offre finale, le processus puisse être entamé dès l'adoption ou la promulgation de la loi, qu'il n'y ait pas de retard. C'est un processus qui, en soi, donne des garanties à nos partenaires, surtout aux expéditeurs, que les choses progressent.

Entre-temps, nous nous sommes engagés auprès d'eux à revoir le niveau de service. On revoit le niveau de service, dans un deuxième temps, de façon à s'assurer que l'on puisse bien cibler cette période.

Vous m'avez demandé combien de temps on estime que cela va durer; je vous réponds à peu près six mois. Mais entre-temps, nos expéditeurs ne doivent pas être pénalisés. Quant aux mesures de nature financière, grâce aux mécanismes prévus dans le projet de loi, ces choses pourront être abordées aussitôt qu'il sera adopté.

On me donne un texte ici qui reprend les obligations des chemins de fer. Le contexte, au fond, monsieur Laframboise, est que les dispositions de la loi portant sur le niveau de service imposent aux chemins de fer une multitude d'obligations en matière de niveau de service. Elles autorisent notamment l'Office des transports du Canada à enquêter sur les plaintes et confèrent à celui-ci le pouvoir d'ordonner la prise de mesures correctives, le cas échéant. Le projet de loi ne modifie aucunement ces dispositions. Elles sont toujours là, mais le gouvernement s'est engagé à examiner les services, comme le projet de loi l'indique, et ce qui suit, évidemment, vient expliquer les dispositions de la loi en matière de niveau de service.

L'obligation en matière de service des chemins de fer, c'est que le chemin de fer ou la société est tenue, dans le cadre de ses attributions: de fournir des installations convenables pour la réception et le déchargement des marchandises à transporter; de fournir des installations convenables pour le transport, le déchargement et la livraison des marchandises; de recevoir, de transporter, de livrer ces marchandises sans délai et avec le soin et la diligence voulus et requis; de fournir et d'utiliser tous les appareils, toutes les installations et tous les moyens nécessaires à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison des marchandises; et enfin, de fournir tous les autres services normalement liés à l'expédition d'un service de transport ferroviaire. La marchandise doit être reçue, transportée et livrée sur paiement du prix licite exigible.

Vous constaterez que la société ferroviaire doit fournir aux personnes des installations convenables, le transport, la livraison, le transfert des marchandises. Donc, une société possédant ou exploitant un chemin de fer qui est relié à un autre ou le croise est tenue de fournir toutes les installations raisonnables.

C'est précisément cette chose que l'on veut revoir, mais entre-temps, les autres éléments, dont je souhaite que le comité propose l'adoption, seront déjà enclenchés. Ils seront déjà dans un processus pour donner ce qu'on pourrait appeler, au fond, l'équilibre et la justesse que l'on souhaite voir dans le marché.

● (1000)

M. Mario Laframboise: Vous admettez, monsieur le ministre, qu'il faut que le message soit clair. Si on encadre les frais accessoires que sont, entre autres, les frais pour le stationnement et tout, il ne faut pas non plus que cela ait comme impact que les stationnements vont durer plus longtemps et qu'il va y avoir moins de services pour nos entreprises. C'est un peu le message que je veux vous livrer.

Il faut être certain que les compagnies ferroviaires comprennent bien que ce n'est parce qu'on encadre, qu'on limite, qu'on réduit à des tarifs raisonnables les autres frais, que cela leur permet d'étirer le temps, de dire que maintenant, le stationnement est réduit et qu'elles vont pouvoir stationner deux jours, trois jours, une semaine de plus et c'est final, qu'elles se sont entendues là-dessus et que l'expéditeur n'a pas le service. C'est de cela que je veux m'assurer.

L'hon. Lawrence Cannon: Je partage votre observation.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président et merci monsieur le ministre d'être ici aujourd'hui.

Le projet de loi C-8, de toute évidence, s'attaque à certains des problèmes les plus flagrants, en essayant de régler les problèmes chroniques qui existent actuellement. Ce qui me préoccupe, particulièrement comme je suis de Windsor, où j'ai constaté l'insuffisance des investissements dans le réseau de train léger, et aussi à cause des règles et procédures qui sont en place, c'est que tout cela a réduit notre productivité en tant que pays. Il n'y a aucun doute là-dessus.

C'est pourquoi ce qui m'intéresse vraiment, maintenant, c'est de recevoir des assurances relativement à l'étude qui est proposée. J'aimerais savoir combien d'argent a été réservé à cette étude, et si elle portera sur la productivité, par exemple, si elle fera des comparaisons avec le système américain et aussi avec celui de l'Europe et peut-être des pays de l'Asie du Sud-Est.

• (1005)

L'hon. Lawrence Cannon: Je laisserai Mme Borges vous répondre.

Mme Helena Borges: L'étude sur le niveau de service portera notamment sur le type de service ferroviaire qui existe au Canada, et il est certain qu'il y aura une comparaison avec les États-Unis, l'Europe et l'Asie.

Vous devriez savoir, cependant, que tant le Canada que les États-Unis ont le réseau ferroviaire le plus productif du monde parce qu'ils ont des voies ferrées consacrées au transport de marchandises. La plupart des autres partagent leurs lignes avec les trains de passagers. Ils n'ont pas de réseau équivalent entre pays. Alors quand on regarde un continent, même en Europe, ils ne sont pas aussi efficaces que l'Amérique du Nord. Mais il est certain que l'étude examinera cet aspect.

Elle portera sur divers aspects, et nous avons déjà amorcé des discussions avec les expéditeurs, comme le ministre l'a dit, et avec les compagnies ferroviaires sur le mandat. Je vais vous donner des exemples de facteurs auxquels nous nous intéressons : quels services ils offrent actuellement — quelle est la demande de services; quels types de wagons ils ont; est-ce qu'il y en a assez, pas assez? Combien de temps faut-il pour amener le produit de son point de départ à sa destination?

Nous allons aussi nous pencher sur les opérations ferroviaires et leur évolution ces dernières années quand la demande a beaucoup augmenté, et nous voulons nous assurer qu'il n'y a pas de manque d'efficacité dans le système, alors on en vient à la question de la productivité, de s'assurer que les produits parviennent sur le marché de l'exportation, particulièrement aux ports, qu'ils s'y rendent de la manière la plus efficace possible et que les wagons vides retournent à la plus grande efficacité à leur point de départ.

Nous allons probablement effectuer cette étude par l'entremise d'un agent indépendant qui recueillera les données pour nous. Nous avons déjà quelqu'un qui travaille sur le secteur vert. Nous voulons en faire autant pour tous les secteurs de l'économie — soit environ 12 à 15 secteurs — nous assurer de pouvoir nous faire une idée juste, dans tout le système, de ce qui se passe aujourd'hui et de ce qu'on peut prévoir pour l'avenir en termes de croissance continue — est-ce que le service peut appuyer cette croissance?

La question de l'investissement dont vous avez parlé se posera inmanquablement lors de cette discussion, parce que nous allons voir si oui ou non la capacité actuelle pourra répondre aux besoins futurs.

M. Brian Masse: Quel budget le ministère a-t-il réservé à cette étude?

Mme Helena Borges: Nous allons y réserver tout ce qu'il faudra. Nous avons déjà un budget préliminaire pour l'étude. Une partie sera attribuée avec le budget du nouvel exercice. Nous allons y réserver tout ce qu'il faudra pour faire l'étude.

M. Brian Masse: Monsieur le ministre, je suppose que ce que je crains un peu, c'est que nous adoptions ce projet de loi et que l'étude ne soit pas faite. Il n'y a rien qui oblige personne à faire cette étude. Alors j'aimerais recevoir votre assurance qu'elle aura vraiment lieu.

Deuxièmement, est-ce que vous voyez le comité tenir un rôle dans cette étude?

Et enfin, un engagement sera-t-il pris pour, peut-être, faire participer les municipalités à cette étude aussi, puisque souvent, l'utilisation qu'elles font des terres a une incidence réelle sur les opérations ferroviaires, que ce soit les conflits liés à la traversée des routes et des voies ferrées, et d'autres usages aussi?

L'hon. Lawrence Cannon: Je dirais pour commencer qu'il y a de telles clauses. Les clauses que contient ce projet de loi stipulent clairement que 30 jours après son adoption, cette étude sera entamée — l'étude sur le niveau de service sera amorcée. Donc, c'est très clair.

Nous voulons vraiment être sûrs qu'aucune faille ne l'empêchera. C'est l'engagement que nous avons pris à l'égard des expéditeurs et des compagnies ferroviaires.

Deuxièmement, je pense que nous avons effectivement — peut-être est-ce que je me trompe, mais je pense que dans les autres projets de loi que nous avons présentés... Je ne parle pas de celui qui concerne les ponts et tunnels, mais le projet de loi C-11 prévoit effectivement l'apport des municipalités, la manière dont elles pourront exprimer leurs points de vue et leurs préoccupations, particulièrement dans les régions de forte urbanisation. Je sais qu'il y a eu de longues discussions entre mon ami M. Laframboise, qui est un ancien maire, moi-même, ancien échevin, et votre prédécesseur à ce poste, sur l'énorme importance que j'attribue à ce que les municipalités aient voix au chapitre. Il y a des dispositions, du moins dans la loi adoptée plus récemment qui a été ratifiée en juin, pour que cela puisse se faire. Cette question, je pense, est réglée.

M. Brian Masse: Est-ce que cette étude englobera aussi les matières dangereuses? Je sais que les États-Unis ont fait du travail là-dessus et cherchent même à restreindre le passage des matières dangereuses dans les plus grandes municipalités, dont, je pense, Washington, Cleveland et Dade County, où divers problèmes se posent, particulièrement avec le chlore. Aurons-nous la garantie que l'étude se penchera aussi sur les matières dangereuses?

• (1010)

L'hon. Lawrence Cannon: Oui, absolument. De plus, vous savez qu'une étude est en cours sur un autre front. Elle doit bientôt s'achever, si ce n'est déjà fait, et elle formalisera les recommandations finales qui me seront faites très bientôt au sujet de tous les règlements auxquels l'industrie devrait être assujettie. Il est certain que ce que nous cherchions, c'est à moderniser, littéralement, nos règles au plan de la sécurité, alors ce serait une autre occasion pour le comité d'exprimer son avis sur le sujet.

Ceci est ma sixième comparution devant le comité, je crois, et je ne vois certainement aucun inconvénient à revenir quand nous aurons fait l'étude sur les niveaux de service pour pouvoir discuter avec les parlementaires et avec les députés de tous les partis de l'orientation que nous voulons adopter à partir de là.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président et merci, monsieur le ministre d'être ici.

Je vais partager mon temps avec M. Fast, si vous voulez bien.

Monsieur le ministre, il ne fait aucun doute que ce projet de loi vise la création de plus d'emplois partout au Canada, la compétitivité internationale, le corridor de l'Atlantique, le corridor du Pacifique et même, en fait, les retombées pour toutes les régions du Canada. J'ai eu une entreprise pendant 20 ans, et il était très difficile et compliqué à l'époque de faire venir des meubles de Montréal jusqu'en Alberta. D'ailleurs, j'aimerais vous faire mes compliments, et aussi au gouvernement, pour avoir présenté ce projet de loi, parce que depuis mon arrivée ici en 2004, cela a été le principal sujet de préoccupation des intervenants, c'est-à-dire des producteurs de bétail, des agriculteurs, des marchands de bois du Québec et de la Colombie-Britannique, des manufacturiers du Québec et de l'Ontario, et même des producteurs d'éthanol et de potasse de la Saskatchewan, ainsi que des importateurs et exportateurs de toutes les régions du pays.

Ma question est très simple. Y a-t-il eu des groupes d'expéditeurs qui se sont prononcés contre l'orientation que nous fait prendre ce projet de loi?

L'hon. Lawrence Cannon: Merci pour cette question, monsieur Jean.

J'ai fait allusion, au tout début de ma présentation, aux consultations qui ont eu lieu. Elles remontent à 2000-2001. Peu après mon entrée en fonction, j'ai été mis au courant des problèmes que connaissaient les expéditeurs, des plaintes qu'ils logeaient. J'ai rencontré des représentants du secteur ferroviaire, et il est apparu clairement qu'il fallait agir.

Je n'ai pas entendu un seul expéditeur s'opposer à ce projet de loi. Je pense que tous les parlementaires autour de la table ont été avisés de ces représentations. Nous, en tant que parlementaires et législateurs, nous avons l'obligation de corriger une situation quand nous voyons que, pour de nombreuses raisons, rien de va plus.

Nous croyons fermement que le Canada doit être compétitif. Nous devons pouvoir faire parvenir nos produits à leur destination aussi vite et aussi efficacement que c'est possible. En tant que gouvernement, nous avons mis de l'avant une série de mesures, que ce soit l'Accord de l'Atlantique, la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec, la Porte et le corridor de l'Asie Pacifique, des moyens d'intégrer souplement notre réseau de transport pour pouvoir assurer à nos producteurs que nos produits parviennent à destination. On procède à des fusions de ports en Colombie-Britannique, on collabore avec les autorités de Prince Rupert pour nous assurer de pouvoir faire parvenir nos produits sur le marché aussi vite que possible. Je pense que ce gouvernement est dévoué à ce principe. Nous l'avons clairement dit dans *Avantage Canada*, et le ministre des Finances en a parlé à de nombreuses reprises. Nous construisons notre infrastructure. Nous parlons de chemin de fer sur de courtes distances, et nous voulons pouvoir nous assurer en tant que gouvernement, par le biais de *Fonds Chantiers Canada*, de mettre de côté les sommes nécessaires pour assurer la création de l'infrastructure, qu'elle soit capable et efficace, pour pouvoir entreprendre ces tâches importantes.

Alors pour répondre à votre question, non, je n'ai entendu de plainte d'aucun expéditeur. Ils veulent tous pouvoir faire parvenir leurs produits à leur destination finale de la manière la plus efficace possible. Je pense qu'en tant que parlementaires, nous sommes déterminés à concrétiser cela, et nous espérons que ce projet de loi sera vite adopté.

•(1015)

M. Brian Jean: Merci.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président et merci, monsieur le ministre, de votre venue aujourd'hui.

Je suis, c'est certain, heureux que ce projet de loi progresse. Si je me souviens bien, c'est probablement la troisième, sinon la quatrième version de ce projet de loi, et je suis heureux de constater que nous semblons nous rapprocher d'un consensus sur le sujet.

Mais il y en aura tout de même qui demanderont pourquoi nous imposons encore d'autres règles à ce secteur. Bon nombre d'entre nous — du moins ceux de ce côté-ci de la table — défendons généralement le point de vue que nous croyons fermement en la libre entreprise et au marché libre, et que la plupart du temps, cela réussit bien à assurer les meilleurs prix possibles avec le meilleur service possible. Et pourtant, nous entendons des plaintes de communautés de partout au Canada qui soutiennent ne pas recevoir un service adéquat. Elles estiment être tenues en otage par les compagnies ferroviaires.

Il en est de même des fournisseurs. Ils estiment être tenus en otages par une industrie qui n'est pas tout à fait libre ni ouverte et qu'ils n'ont pas le service qu'ils pourraient avoir.

D'après mes observations, en tout cas, l'industrie ferroviaire du Canada est, en fait, un oligopole dominé par deux principales compagnies. Bon nombre des communautés du Canada ne sont desservies que par l'une d'elles, alors il n'est pas étonnant que les communautés jugent manquer de services, et que les services fournis sont à un prix prohibitif.

Si l'industrie ferroviaire était un marché véritablement libre et ouvert avec de nombreux joueurs, est-ce que ce genre de loi serait encore nécessaire?

L'hon. Lawrence Cannon: Eh bien, c'est une question hypothétique. C'est comme si nous retournions aux années 1990, quand nous avons commencé à parler de déréglementation du secteur téléphonique des interurbains au Canada, qui, comme tout le monde le sait, appartenait à Bell Canada.

Au départ, si on se concentre sur les questions à l'étude, le problème consiste à nous assurer de concevoir les outils appropriés pour faire en sorte que les plaintes, les enjeux que vous avez soulevés, monsieur Fast, soient résolus.

Nous trouvons que l'arbitrage de l'offre finale, les résolutions de conflits commerciaux, et l'examen des niveaux de service, tous les outils qui existent, assureront la stabilité sur le marché, la stabilité en termes des relations qui doivent être établies entre les expéditeurs, les producteurs et, bien entendu, les compagnies ferroviaires.

Nous sommes, bien sûr, dans une situation où, oui, vous avez tout à fait raison, nous avons deux principaux propriétaires des chemins de fer du Canada. Ce qu'il nous faut pouvoir faire, c'est offrir les meilleurs outils possibles pour nous assurer, au bout du compte — et je reviens à ce que je disais tout à l'heure à M. Jean — de rester compétitifs, de rester forts, économiquement parlant, et de rester sur la trajectoire que nous suivons depuis quelques années; et en termes d'obstacles à une intégration souple — j'emploie l'expression au sens large, mais aussi en termes d'efficacité — nous pouvons y trouver une résolution valable. Ce que nous faisons ici aujourd'hui, à mon avis, réglera une grande quantité de ces problèmes.

J'ai le privilège, c'est certain, d'être à l'écoute d'un grand nombre des membres de mon caucus, parce que nous avons une solide représentation des régions de l'ouest du pays, qui ont vivement insisté depuis quelques mois pour que nous fassions quelque chose, que nous agissions enfin sur ce plan parce que, comme vous le dites, à bien des égards, c'est une situation dont les petites collectivités se sentent exclues. C'est une ligne de sécurité pour ces petites collectivités, et nous devons nous assurer que ces lignes de sécurité et ces voies ferrées fonctionnent efficacement et en collaboration avec les gens qui sont là-bas.

Je tiens à vous remercier, et aussi les autres membres de notre caucus, d'avoir si vigoureusement défendu ce point de vue.

•(1020)

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

Merci, monsieur le ministre, d'être ici.

J'ai deux ou trois questions à vous poser. À la troisième page de votre présentation, au sixième paragraphe, vous dites avoir invité les compagnies de chemins de fer à trouver une solution commerciale qui compléterait les modifications apportées aux dispositions relatives à la protection des expéditeurs. Vous dites que d'importants progrès ont été réalisés, mais que malheureusement ils n'ont pas pu trouver un terrain d'entente et que vous êtes toujours favorable à une démarche commerciale. Je me demande en quoi cela s'inscrit dans les dispositions de ce projet de loi.

Deuxièmement, j'ai un commentaire à faire. Je suis heureux de voir que le problème a été réglé en ce qui concerne les frais accessoires prévus dans ce projet de loi. Je sais que c'était une préoccupation des expéditeurs. Je me demande lesquels des enjeux que vous avez exposés ici demeurent irrésolus, en rapport avec l'examen des services qui est proposé. Je pense, par exemple, aux droits de circulation sur lesquels, semble-t-il, on n'arrivait pas à s'entendre. Je pense que le commentaire qui a été fait est que le principal proposant de l'élargissement des droits de circulation avait retiré son soutien pour se concentrer sur les autres changements.

Est-ce simplement un changement de priorité? Les droits de circulation... Je pense au port de Prince-Rupert, dont vous avez parlé, et à celui de Vancouver. Nous savons combien le corridor Asie-Pacifique sera important. Toute l'initiative Asie-Pacifique, qu'a lancée notre gouvernement et que le vôtre a poursuivie, présente un énorme potentiel pour le Canada et, certainement pour la Colombie-Britannique. Et l'accès par rail est fondamental au succès du corridor.

Nous savons que d'ici à 2020, les convois de conteneurs par rail passant par le port de Vancouver devraient augmenter de 300 p. 100 comparativement aux chiffres actuels d'environ deux millions de conteneurs, ou équivalents 20 pieds, à quelque chose de l'ordre de cinq à sept millions. C'est énorme, et nous devons avoir un réseau qui soit en mesure d'absorber cette augmentation.

Je me demande ce que vous en pensez.

L'hon. Lawrence Cannon: Merci, monsieur Bell pour ces questions.

En fait, nous avons envisagé un mécanisme de résolution des conflits commerciaux et je pense en avoir parlé dans mes observations, et aussi publiquement. Nous avons essayé, et nous sommes presque parvenus, je dois le dire, à une résolution. Les deux parties y étaient favorables, mais en fin de compte, les négociations ont échoué. Alors je n'ai eu d'autre recours que de passer à l'étape

suivante et de proposer l'arbitrage de l'offre finale ou l'arbitrage de groupe.

Je ne suis pas contre cela non plus, bien sûr, parce que ce ne serait pas dans la loi. Mais j'avais d'abord pensé, monsieur Bell, qu'un mécanisme de résolution des conflits commerciaux pourrait nous permettre de parvenir à nos fins. Il n'en a toutefois pas été ainsi.

Nous l'avons laissé dans le projet de loi. Nous l'avons encouragé. De fait, je pense que c'est un outil efficace et utile, parce qu'il épargne beaucoup de temps, qu'il est efficace et moins coûteux.

Nous avons choisi l'arbitrage de l'offre finale en groupe parce que cette solution permet aux plus petits expéditeurs de s'unir, de se rallier à d'autres expéditeurs pour parvenir à une entente. Vous savez, l'arbitrage de l'offre finale, une fois qu'une entente est conclue, de façon générale, est une référence. Alors ce que nous avons fait, c'est que nous avons ouvert la trousse d'outils, nous avons mis ceci de l'avant, et nous avons recommandé l'emploi de cette méthode pour trouver une solution à des problèmes qui mettent les expéditeurs en butte contre les compagnies ferroviaires.

Au sujet des droits de circulation, je laisserai Mme Borges répondre parce que c'est très technique. Mais je tiens à vous rassurer, bien sûr, que nous sommes absolument résolus à encourager la croissance, particulièrement dans la région de Vancouver et de l'Ouest. Nous voulons pouvoir maximiser le plein potentiel du corridor Asie-Pacifique et je pense que tous les partis à la Chambre y sont ouverts. C'est un objectif que nous avons en commun.

Nous avons fait une démarche pour encourager les fusions de ports et la recherche de moyens de maximiser notre potentiel.

Vous avez tout à fait raison de parler de la croissance phénoménale qui va survenir ces prochaines années. Le potentiel est énorme pour l'économie canadienne et nous voulons pouvoir travailler avec nos partenaires, particulièrement avec la Colombie-Britannique, son premier ministre, la ville de Vancouver et toute autre partie intéressée, pour le concrétiser.

Je laisserai Mme Borges parler des droits de circulation.

•(1025)

Mme Helena Borges: Comme vous le savez, les droits de circulation sont en fait un mécanisme qui permet à une compagnie ferroviaire d'utiliser les voies d'une autre compagnie. Nous avons beaucoup d'exemples de droits de circulation au Canada, particulièrement dans l'Ouest, où le CN et le CP ont conclu un accord commercial qui permet aux deux compagnies ferroviaires d'utiliser les voies ferrées du CP dans un sens et les voies du CN dans l'autre sens, pour traverser les Rocheuses. Depuis deux ou trois ans, elles ont aussi conclu ce qu'on appelle des accords de coproduction dans les basses terres continentales pour maximiser l'utilisation des voies ferrées. Tout cela est à des fins de gains d'efficacité: il y a plus d'efficacité à aller dans le même sens, et qu'une seule compagnie ferroviaire le fasse.

Alors ce n'est pas découragé dans la loi; bien au contraire, c'est encouragé. Mais la plupart de ces ententes sont des accords commerciaux que nous souhaitons encourager, pour que les compagnies ferroviaires s'entendent entre elles et s'indemnisent mutuellement équitablement.

Maintenant, il y a peut-être deux ans, certains ont demandé au gouvernement d'imposer ce qui est appelé des droits de circulation forcés, pour obliger une compagnie ferroviaire à accorder l'accès à ses voies à une autre compagnie. Le groupe d'étude a examiné la question, mais a conçu un mécanisme de compensation qui aurait obligé la compagnie ferroviaire hôte à facturer l'autre compagnie à un tarif raisonnable pour l'utilisation de ses voies. À bien y regarder, cela peut devenir très coûteux. Nous ne pensons pas que le gouvernement devrait se mêler de l'établissement de ces droits et au mode de fonctionnement; c'est aux deux compagnies d'en décider entre elles.

Depuis lors, cette question a vraiment perdu l'intérêt des expéditeurs. Je pense que la plupart des dispositions que l'on trouve ici sont ce que souhaitent les expéditeurs, et elles concernent plus le service ferroviaire et les tarifs de chemin de fer que les relations entre les compagnies ferroviaires. Il y a néanmoins des dispositions dans la loi qui concernent les droits de circulation; donc si une compagnie ferroviaire veut demander à l'Office des transports du Canada d'utiliser les chemins de fer d'un autre transporteur, la loi comporte des dispositions qui le permettent déjà, mais la compagnie doit plaider son cas et être prête à payer pour utiliser les voies ferrées.

Le président: Vous avez 30 secondes.

M. Don Bell: Vous savez, je suppose, que les chambres de commerce — en commençant par celle de Vancouver Nord, avec l'appui de la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique, et aussi de la Chambre de commerce du Canada — ont soulevé la question de ces droits de circulation et de cet échange de voies ferrées à cause des retards que certains expéditeurs ont subis avec des produits, particulièrement avec le grain venant des basses terres continentales.

Je ne sais pas si vous avez une réponse à cela.

Mme Helena Borges: Je peux vous dire que vendredi dernier j'ai passé toute la journée avec les opérateurs de terminaux de la rive nord, et nous étudions justement ces questions. La question est beaucoup plus de voir comment on peut faire face à la croissance qui est enclenchée, et à la croissance future.

Les compagnies ferroviaires ont assisté à cette réunion aussi, je pense que nous avons décidé d'une série de mesures pour les quelques prochains mois, notamment une étude des terminaux de la rive nord, et de l'accès par voie ferrée, dans le cadre de l'initiative du corridor Asie-Pacifique, pour voir comment nous pouvons améliorer l'accès aux terminaux par voie ferrée et par route, pour que tout se passe beaucoup mieux.

Nous avons fait quelque chose de similaire au printemps dernier à Deltaport, au sujet du corridor ferroviaire de Roberts Bank, et nous y avons annoncé une série de sauts de mouton pour la voie ferrée dans toutes les communautés qu'elle traverse. Cette initiative amènera les compagnies ferroviaires à investir environ 60 millions de dollars dans la prolongation des voies d'évitement pour permettre la circulation de plus de trains et de trains plus longs pour absorber la croissance des activités de ce port. Nous allons donc examiner le cas de la rive nord et essayer d'enclencher une initiative similaire dans cette région.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Cannon. Nous sommes toujours heureux de vous recevoir ici.

En ce qui a trait à l'élargissement du recours de l'arbitrage à un groupe d'expéditeurs, tel qu'énoncé dans le projet de loi, pourriez-vous me dire si cela fait suite à des demandes des expéditeurs qui souhaitaient ce mode d'intervention, c'est-à-dire qu'ils puissent être regroupés?

L'hon. Lawrence Cannon: C'est également un plaisir pour moi, monsieur Carrier, d'être ici et de vous retrouver en si bonne forme.

Comme je l'ai mentionné précédemment, quand nous avons entamé les discussions de part et d'autre, beaucoup de plaintes avaient été logées, notamment par les expéditeurs qui trouvaient que des préjugés leur étaient imposés, qui n'étaient pas favorables à un service approprié. Ils avaient proposé, tout au long de ce processus, de fonctionner selon le principe de l'offre finale. Nous avons encouragé un processus de résolution commerciale. Les parties se sont donc entendues, en principe. Elles se sont assises à la table et ont tenté de régler leurs différends. Conséquemment, elles ont passé très près de régler les différends, mais ultimement cela n'a pas fonctionné.

Aujourd'hui, on a un projet de loi. L'outil préféré des expéditeurs était l'offre finale. Nous y avons acquiescé pour plusieurs raisons, la première étant que le mécanisme de résolution commerciale n'a pas fonctionné. C'est une étape importante, mais comme cela n'a pas fonctionné, on doit évidemment avoir recours à une deuxième étape, laquelle me paraît la plus souhaitable, d'une part.

D'autre part, et c'est l'une des raisons pour laquelle j'y suis favorable, elle permet aux plus petits expéditeurs de pouvoir se regrouper avec d'autres expéditeurs pour obtenir un règlement de leurs différends. Souvent, les petits expéditeurs n'ont ni la capacité financière ni la mobilité pour faire toutes ces choses, particulièrement dans les circonstances où les entreprises sont en cause.

J'ajouterai un autre élément qui m'a incité à poursuivre dans cette direction et à maintenir, dans le projet de loi, la possibilité de recourir à des résolutions. Il s'agit d'un mécanisme de résolution commerciale moins coûteux, en fin de compte, et plus transparent.

En vertu de ce projet de loi, nous avons mis à la disposition des parties des outils qui, à mon avis, vont permettre une résolution équitable des différends qui peuvent surgir. Je ne pense pas qu'il y aura constamment recours à une offre finale d'arbitrage. Une fois que nous aurons été capables d'établir des mesures et de mettre en place des mécanismes appropriés, cela va servir comme point d'appui pour la suite des choses.

À toutes fins pratiques, nous tentons de remettre une discipline dans cette industrie afin que nous puissions maintenir notre compétitivité et nous assurer qu'au bout du compte, les produits et les services soient rendus de la manière la plus efficace et la plus efficiente.

• (1030)

M. Robert Carrier: Dans votre présentation, vous parlez de votre préférence pour qu'il y ait des ententes commerciales plutôt que des griefs présentés à l'Office des transports du Canada. Depuis la présentation du projet de loi C-58 et de celui-ci, avez-vous observé une diminution du nombre de griefs à la suite d'ententes qui auraient été présentées?

L'hon. Lawrence Cannon: On m'avise qu'il n'y a pas eu de modification, monsieur Carrier, depuis la présentation du précédent projet de loi et de celui-ci. Il n'y a pas eu de différence.

M. Robert Carrier: Avez-vous vérifié l'impact sur les chemins de fer d'intérêt local qui ont une certaine importance au Québec, comme le Chemin de fer Québec-Gatineau qui relie votre municipalité à Québec? Y a-t-il eu un impact, ou des discussions ont-elles eu lieu avec le gouvernement du Québec et d'autres gouvernements provinciaux pour avoir une suite logique à cette réglementation?

L'hon. Lawrence Cannon: En effet, que ce soit pour les chemins de fer d'intérêt local du Québec ou d'ailleurs au pays, il y a un mécanisme à l'intérieur de ce projet de loi qui permet le règlement de ces différends, tel que l'a mentionné tout à l'heure la directrice des services.

Pour ce qui est des chemins de fer d'intérêt local, il arrive parfois que l'on prévoie ou que l'on anticipe l'abandon de ces voies, particulièrement dans l'Ouest du pays. Nous prévoyons un mécanisme dans le projet de loi qui pourra essentiellement corriger ces choses-là.

Dans le nouveau plan Chantiers Canada, nous introduisons une chose qui avait été développée antérieurement entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec, c'est-à-dire des montants d'argent sur lesquels les deux niveaux de gouvernement s'entendent, particulièrement pour venir en aide aux chemins de fer d'intérêt local. Donc, une participation commerciale ainsi que du gouvernement du Canada et du Québec, dans ce cas, a permis des investissements de près de 75 millions de dollars pour aider ces compagnies à refaire leurs chemins de fer et apporter des améliorations à l'infrastructure. Ma collègue du Québec, Mme Julie Boulet, a été en mesure d'annoncer cette nouvelle à Trois-Rivières l'été dernier. Cela permet d'apporter des améliorations au réseau.

Alors, on a adopté cette pratique et on a, à toutes fins pratiques, inséré des mécanismes dans le projet de loi et, en même temps, dans le nouveau plan Chantiers Canada. On a rendu cette disposition probable et utile pour toutes les provinces canadiennes. Alors, on aura un mécanisme d'intervention approprié.

• (1035)

[Traduction]

Le président: Monsieur Shipley.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président et merci, monsieur le ministre, d'être ici.

C'est intéressant, parce que nous savons que les discussions sur le sujet remontent à 2000 ou 2001. Pendant ces périodes — et je viens de l'Ontario, donc je n'ai pas de perspective de l'Ouest — le bétail qui, auparavant, était livré ne vient plus par rail; le transport du grain par rail n'est plus aussi courant. Pourquoi? D'après ce que j'entends dire, particulièrement à propos du grain, c'est que c'est à cause du coût et de la fiabilité. Parfois c'est la fiabilité. Ils se sont arrangés pour faire entrer les wagons dans les élévateurs à grains pour les décharger, et pour être là, mais ils ne sont pas au rendez-vous. Ce sont les deux grands problèmes.

Les tarifs des chemins de fer semblent fluctuer à leur discrétion. Certains de ces frais qui sont ajoutés, les frais supplémentaires — que ce soit pour le nettoyage, l'entreposage, la pesée — semblent être fixés à la discrétion des compagnies ferroviaires.

Je pense que l'arbitrage de l'offre finale est une bonne idée. La seule chose que je dirai, et elle nous traverse toujours l'esprit, particulièrement dans les régions rurales, quand on entend parler d'arbitrage, c'est que c'est bon pour les petits expéditeurs, et c'est important. D'où je viens, c'est surtout ce que nous avons, les petits expéditeurs.

Alors je suis heureux de voir les expéditeurs, les quelques-uns auxquels j'ai parlé depuis le peu de temps que je participe aux travaux de ce comité, accepter le concept, parce que c'est un bon concept.

J'aimerais tout de même des éclaircissements ou l'assurance que la procédure ne deviendra pas une espèce de cauchemar judiciaire si coûteux et chronophage qu'elle ne sera pas productive.

L'hon. Lawrence Cannon: Je suis heureux que vous en parliez. Il est extrêmement important d'en parler. C'est pourquoi nous avons pris la voie de l'arbitrage de l'offre finale en groupe. Nous l'avons fait parce que tous les expéditeurs n'ont pas exactement la même capacité pour négocier avec les compagnies ferroviaires, alors nous avons créé ce mécanisme. À mon avis, et je me suis rallié à l'argument qu'on a fait valoir, c'est qu'en fin de compte, en fait de temps qu'il prend, le mécanisme de l'arbitrage de l'offre finale sera pour les petits expéditeurs au moins une chance de s'asseoir et de travailler avec les plus gros expéditeurs. Ainsi, ils pourront partager les coûts et le fardeau judiciaire qui vont de pair avec la démarche juridique, mais en même temps, ils en tireront parti.

À mon avis, une fois qu'il y aura eu un règlement, il servira de point de référence pour les mécanismes éventuels de règlement des conflits ou de résolution des conflits commerciaux. Cela semble constituer un important outil, et c'est un outil valable pour rassembler les parties. J'ai dit au départ que nous pensons encore que le mécanisme de résolution des conflits commerciaux est un outil utile, alors nous l'avons ici. Donc tous les outils existent, en fait, pour pouvoir nous assurer une fois pour toutes de faire les progrès appropriés, tant du point de vue de l'expéditeur que de celui de la compagnie ferroviaire, et que tout le monde est satisfait de ce que nous faisons à ce sujet.

• (1040)

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le ministre, je vous remercie de comparaître devant le comité.

L'une des choses que j'ai entendu dire au sujet du projet de loi C-3, par exemple, c'est que d'une certaine façon, il n'est pas très conservateur pour influencer les activités du marché ou les monopoles privés. Dans ce cas-ci, on pourrait se demander, puisque nous avons un gouvernement conservateur, dans quelle mesure il est conservateur de participer aux activités d'un marché libre de grandes compagnies comme les compagnies ferroviaires.

Je vous dirais, d'un autre côté, qu'il est très conservateur d'assurer une plus vaste compétition plutôt que de protéger le monopole ou l'oligopole. Vous avez dit que dans certaines régions du Canada, les chemins de fer agissent, en fait, comme un monopole.

Est-ce que vous pouvez commenter cela et nous dire pourquoi notre gouvernement propose ceci?

L'hon. Lawrence Cannon: Eh bien, tout d'abord, les gouvernements et les politiciens de façon générale réagissent aux problèmes qui surgissent et aux plaintes exprimées. Notre rôle, ici, en tant que politiciens — en tant que législateurs, devrais-je dire — est d'abord et avant tout de nous assurer d'examiner les enjeux, de les analyser dans le contexte et selon la perspective appropriés, et de proposer les outils pertinents pour corriger la situation.

C'est, fondamentalement, ce que nous faisons. Nous ne sommes pas engagés dans un cours de science politique 101 pour déterminer si ces mesures sont de nature conservatrice, de droite ou de gauche. Je pense que ce que nous faisons ici, c'est que nous appliquons une démarche équilibrée.

C'est une démarche équilibrée qui, fondamentalement, examine un problème. Nous en avons parlé. Ce problème a été débattu, examiné, lancé de droite et de gauche depuis sept ans. Nous avons pu, je pense, après de longues discussions, trouver une solution satisfaisante pour les parties, satisfaisante pour les législateurs qui sont à cette table et, bien sûr, pour le Parlement du Canada, une solution qui, je le pense, renforcera l'économie canadienne tandis que nous progresserons.

Je suis très heureux de constater qu'en tant que parlementaires nous faisons ce qu'il faut ici, que nous présentons ce projet de loi et que nous faisons le travail qu'il y a à faire.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

M. Maloney m'a averti qu'il devait partir, mais il a cinq minutes et il donne son temps à MM. Volpe et Bell.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à une question très brève, d'ordre technique, je suppose, monsieur le ministre. Elle s'adresse à Mme Borges. J'aimerais savoir comment on déterminera la volonté collective des expéditeurs.

Est-ce que ce sera volontaire, par deux ou trois expéditeurs, qui les représenteront tous? Ou est-ce que vous prévoyez l'établissement d'une organisation ou d'une série d'organisations qui doivent recevoir quelques confirmations ou enregistrements de Transports Canada dans le cadre du processus? Votre réflexion est-elle allée jusque-là?

L'hon. Lawrence Cannon: Ma première approche, monsieur Volpe, serait bien entendu une approche sectorielle: le secteur des engrais, les manutentionnaires de grains.... C'est une approche sectorielle.

Mais je laisserai...

L'hon. Joseph Volpe: Mais dans cette approche sectorielle, avez-vous quand même un système de certification ou d'authentification?

Mme Helena Borges: La clause exige que dans l'arbitrage de l'offre finale, l'enjeu soit commun aux expéditeurs qui demandent sa résolution. Quand ils présentent leur demande à l'Office, il n'y a une clause dans la loi qui permet à la compagnie ferroviaire de contester, si elle pense que l'enjeu n'est pas commun à tous, et d'interjeter appel auprès de l'Office.

L'Office examine la question et s'assure qu'elle est commune à tout le groupe d'expéditeurs. Ils ont aussi la possibilité d'y répondre, une fois que l'Office a déterminé que le dossier suivra la procédure.

Mais c'est vraiment aux expéditeurs qu'il incombe de présenter un enjeu qui est très similaire pour tous. Et l'offre — c'est une offre — doit s'appliquer à tous. Ce ne sont pas des offres multiples, parce cela prolongerait énormément le processus.

C'est l'enjeu et l'offre qui doivent être communs.

•(1045)

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Dans le même ordre d'idée, l'un des problèmes dans le passé dont j'ai entendu parler c'est que certains expéditeurs estiment qu'ils se sont faits, et je ne trouve pas de meilleur terme, intimider par certaines des compagnies ferroviaires, et qu'il y a un risque à se plaindre.

Il y a la possibilité de se regrouper, tant au plan du partage des frais juridiques que de la protection, si on veut le dire ainsi, pour que

ce ne soit pas une seule personne qui se démarque. S'il faut que les enjeux soient communs à tous les expéditeurs, cela réduit dans une certaine mesure leur capacité de partager les coûts. Je pense à des associations commerciales du passé qui se regroupaient, dont une ne pourrait pas être aussi touchée qu'une autre, mais elles se regroupent pour partager les coûts, parce que la prochaine fois elles auront besoin de l'appui des autres pour livrer une autre bataille.

Dans la mesure où on s'entend sur le fait que cela s'applique à tous et que la demande a une certaine légitimité, par opposition à... Je peux voir que cela peut devenir très paperassier.

Vous dites à la page 5 de votre présentation, monsieur le ministre, que c'est un nouveau concept et que, sans aucun doute, il sera contesté tandis que les parties chercheront à le clarifier, et que nous devons nous fier au bon jugement de l'Office. Je suppose que l'enjeu, c'est que si les problèmes persistent, il nous faudra peut-être ajuster la loi pour indiquer à l'Office ce que cherche à accomplir le Parlement.

L'hon. Lawrence Cannon: Je suis d'accord avec cette analyse, mais je laisserai Mme Borges répondre.

Mme Helena Borges: Nous essayons vraiment d'équilibrer deux objectifs concurrents, ici. Vous nous avez fait les mêmes commentaires que bien des expéditeurs, et vous avez dit qu'il était très important de résoudre le problème rapidement. L'arbitrage de l'offre finale est très rapide. C'est un moyen d'obtenir rapidement une réponse noir sur blanc — il n'y a pas de zone grise. De fait, la réponse est l'offre que feront les expéditeurs ou les compagnies ferroviaires.

Pour fixer des limites, nous devons nous assurer que l'enjeu est commun. L'Office a beaucoup d'expertises de ce genre de problème, alors je pense qu'il sera en mesure de déterminer cela. L'offre doit être commune, autrement l'arbitre serait mis dans la très difficile situation de devoir essayer de concilier différentes offres de différents expéditeurs. La possibilité de l'arbitrage de l'offre finale à titre individuel est encore possible si un expéditeur a un cas très particulier et veut agir seul. Mais ceci est vraiment pour permettre l'arbitrage en groupe parce que c'est plus économique, ou dans le cas de certains secteurs où les enjeux sont identiques et quels que soient les expéditeurs, cela leur permet de s'unir et de le résoudre d'un seul coup.

Le président: Merci, madame Borges.

Je dois aviser les personnes qui sont assises à l'arrière de la salle que nous terminons maintenant la partie publique de notre réunion et que nous allons nous réunir à huis clos pendant une dizaine de minutes. Nous demandons à ceux qui doivent rester de ne pas bouger, et aux autres de quitter la salle assez rapidement.

Je tiens à remercier le ministre et ses collaborateurs d'être venus aujourd'hui et de nous avoir fourni ces réponses très franches et directes. Je suis sûr que si le comité a d'autres questions à poser, nous aurons accès au ministre pour obtenir des réponses.

Nous allons lever la séance pendant deux minutes.

Merci d'être venus. Et maintenant, je demande qu'on libère la salle.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.