



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 021 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 20 septembre 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 20 septembre 2016

• (0845)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC)): Bonjour et bienvenue à toutes et à tous.

Au nom de notre présidente, Mme Sgro, qui est malheureusement en congé de maladie aujourd'hui, je vous souhaite un bon retour à Ottawa. Si vous me le permettez, je vais lui souhaiter en notre nom à toutes et à tous un prompt rétablissement afin qu'elle nous revienne en pleine forme et remplie de son habituelle détermination.

J'espère que vous avez passé un bel été. Je pense que nous avons une belle session de travail devant nous.

Je profite de l'occasion pour souhaiter la bienvenue à un nouveau membre du comité, soit M. Aubin, qui remplace Mme Duncan. Je dois donc, par le fait même, céder immédiatement la place à notre greffier afin que nous procédions à l'élection d'un nouveau vice-président.

[Traduction]

Le greffier du comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin): Conformément au paragraphe 106(2) du Règlement, le second vice-président doit être un député de l'opposition provenant d'un autre parti que celui de l'opposition officielle.

[Français]

Je suis maintenant prêt à recevoir une motion à cet effet.

Monsieur Iacono, vous avez la parole.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Je propose M. Aubin au poste de deuxième vice-président.

[Traduction]

Le greffier: Il est proposé par M. Iacono que M. Aubin

[Français]

soit élu deuxième vice-président du Comité.

[Traduction]

Le comité a entendu la motion. Plaît-il au Comité d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

[Français]

(La motion est adoptée.)

Le greffier: Je déclare la motion adoptée et M. Aubin dûment élu deuxième vice-président du comité.

Le vice-président (M. Luc Berthold): C'était une très courte campagne électorale, monsieur Aubin.

Comme cela est indiqué à notre ordre du jour, nous allons entreprendre l'étude de différentes mesures touchant la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain. Nous recevons ce matin deux groupes de témoins.

Nous accueillons d'abord deux représentants de l'Office des transports du Canada et je vais les inviter à se présenter. Ces derniers vont faire une présentation d'environ dix minutes, qui sera suivie d'une série de questions de la part des membres du Comité.

Monsieur Gaspar, vous avez la parole.

M. Fred Gaspar (dirigeant principal, Conformité, Office des transports du Canada): Merci, monsieur le président et membres du comité.

Je m'appelle Fred Gaspar et je suis le dirigeant principal en matière de conformité à l'Office des transports du Canada. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Randall Meades, qui est dirigeant principal en matière de stratégies.

[Traduction]

Nous sommes heureux de comparaître devant vous encore une fois et de répondre à vos questions dans le cadre de votre étude.

J'aimerais commencer par vous rappeler brièvement la nature de notre organisation et son mandat. L'Office des transports du Canada est un organisme indépendant. Il s'agit d'un tribunal quasi judiciaire fédéral et d'un organisme de réglementation, qui prend des décisions sur un grand nombre de questions concernant le transport aérien, ferroviaire et maritime. L'Office a essentiellement trois mandats de base. Le premier est de veiller à ce que le réseau national de transport fonctionne efficacement et harmonieusement. Le deuxième est de protéger le droit fondamental des personnes ayant une déficience à un réseau de transport pleinement accessible. Le troisième consiste à offrir aux passagers aériens un régime de protection du consommateur.

La Loi sur les transports au Canada est la loi habilitante de l'Office. Elle prescrit l'étendue des pouvoirs de l'Office, ainsi que son rôle dans l'administration de la loi.

• (0850)

[Français]

L'Office partage également la responsabilité de certaines dispositions de la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer et de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ces dispositions concernent principalement le règlement des différends et le recouvrement des coûts.

[Traduction]

Pour ce qui est du transport ferroviaire, le mandat de l'Office s'applique aux compagnies de chemin de fer sous le régime fédéral, qui sont actuellement au nombre de 21 sociétés actives qui comprennent les chemins de fer de catégorie 1 et les chemins de fer d'intérêt local. En bref, l'Office assume diverses fonctions réglementaires, qui vont de veiller à ce que les compagnies de chemin de fer qui relèvent de la compétence fédérale respectent les exigences en matière d'assurance responsabilité civile jusqu'à établir les plafonds de revenus admissibles du CN et du CP pour le transport du grain de l'Ouest.

[Français]

L'Office joue également un rôle important dans le règlement des différends liés au transport ferroviaire. En plus de sa fonction juridictionnelle formelle, il possède de l'expertise en matière d'approches alternatives de résolution de conflits, dont des services de facilitation, de médiation et d'arbitrage. D'après notre expérience, ces méthodes sont plus rapides et moins coûteuses. En outre, elles conduisent à une entente qui est avantageuse pour toutes les parties.

[Traduction]

Aux fins de la discussion d'aujourd'hui, j'aimerais mentionner le processus de règlement extrajudiciaire des différends administré par l'Office, qui propose trois formes d'arbitrage: l'arbitrage portant sur le niveau de services ferroviaires, l'arbitrage en matière de transport ferroviaire et l'arbitrage sur l'offre finale.

Depuis 2013, au moyen du nouveau mécanisme d'arbitrage sur le niveau de services, l'Office a le pouvoir d'imposer des sanctions financières administratives aux compagnies de chemin de fer allant jusqu'à 100 000 \$ pour chaque infraction aux obligations en vigueur. De plus, les modifications adoptées en 2014 ont conféré à l'Office le pouvoir d'imposer aux compagnies de chemin de fer le paiement d'une indemnité à l'issue du traitement d'une plainte sur le niveau de services.

[Français]

Bien que l'Office assume un certain nombre de responsabilités liées au secteur ferroviaire, j'aimerais aujourd'hui faire porter votre attention exclusivement sur le projet de loi C-30, Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain. Cette mesure législative a d'abord été adoptée le 1^{er} août 2014 et a ensuite fait l'objet d'une prolongation par le Parlement le 15 juin 2016.

Le projet de loi C-30 visait à transporter rapidement les grains vers les marchés et à accroître la prévisibilité et la transparence dans la chaîne d'approvisionnement. Vous vous rappellerez qu'il avait été présenté pour répondre de manière urgente à des circonstances uniques, c'est-à-dire une récolte agricole inégale et un vortex polaire.

[Traduction]

Les principales nouvelles dispositions créées par ce projet de loi confèrent à l'Office trois nouveaux pouvoirs: celui de préciser par règlement ce qui constitue des conditions d'exploitation aux fins de l'arbitrage sur le niveau de services ferroviaire; celui de fournir au ministre des Transports des conseils confidentiels en vue de l'établissement du volume minimal de grain transporté en vertu de l'annexe II et enfin, celui d'établir les prix applicables à l'interconnexion pour les produits ciblés par l'Office.

Quand la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains a été promulguée en juin 2013, elle a créé un mécanisme d'arbitrage sur le niveau de services ferroviaires lorsque

les parties n'arrivent pas à négocier de manière confidentielle les modalités d'un accord sur le niveau de services.

Ce mécanisme d'arbitrage ne s'applique qu'aux questions visées par le paragraphe 169.31(1) de la Loi sur les transports au Canada, et plus particulièrement aux « conditions d'exploitation auxquelles la compagnie de chemin de fer est assujettie relativement à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison des marchandises en cause, y compris les normes de rendement et les protocoles de communication » ainsi qu'aux autres « conditions d'exploitation » auxquelles l'expéditeur est assujetti et qui sont liées aux conditions d'exploitation de la compagnie elle-même. Il s'applique aussi au « service fourni » par la compagnie de chemin de fer et à « la question de savoir si des frais peuvent être imposés par la compagnie de chemin de fer relativement aux conditions d'exploitation » ou au service fourni par la compagnie.

Les dispositions concernant l'arbitrage sur le niveau de services ne définissent pas les conditions d'exploitation elles-mêmes. À l'époque, l'Office n'avait pas le pouvoir de les définir par règlement. La Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain a donc modifié la LTC par la suite afin d'accorder à l'Office le pouvoir de préciser par règlement en quoi consistent les « conditions d'exploitation ».

Afin d'établir ce règlement, l'Office a mené de vastes consultations ciblées auprès des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer, et d'autres intervenants. Depuis son entrée en vigueur, ce règlement clarifie les choses pour les expéditeurs comme pour les compagnies de chemin de fer par quant à ce qui pourrait faire l'objet d'un arbitrage sur le niveau de services.

Aujourd'hui, le règlement et les conditions d'exploitation régissant l'arbitrage sur le niveau de services des compagnies de chemin de fer permettent un arbitrage efficace dans le respect du délai prescrit par la loi de 45 à 65 jours civils. Ils réduisent du coup la nécessité d'un mécanisme d'arbitrage parallèle pour déterminer la recevabilité de certaines questions soumises à l'arbitrage.

[Français]

Bref, les conditions d'exploitation renvoient aux obligations d'une compagnie de chemin de fer ou d'un expéditeur en ce qui a trait à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison des marchandises, y compris les normes de rendement et les protocoles de communication. Elles constituent une longue liste, sans toutefois être une liste exhaustive, d'exemples de conditions admissibles à l'arbitrage.

[Traduction]

Le projet de loi C-30 a également modifié la loi de manière à prescrire que l'Office, après consultation du CN, du CP, des propriétaires et des exploitants des entreprises de transport de grain, conseille le ministre sur la quantité minimum de grain que le CN et le CP doivent transporter chaque mois d'une campagne agricole, au plus tard le 1^{er} juillet de chaque année précédant une campagne agricole.

Le troisième élément, et c'est probablement le plus important pour le Comité, c'est que le projet de loi C-30 a ajouté des dispositions afin de permettre à l'Office de porter à 160 kilomètres la distance limite d'interconnexion au Manitoba, en Alberta et en Saskatchewan. Comme vous le savez, l'interconnexion désigne l'opération qu'effectue une compagnie de chemin de fer qui ramasse les wagons d'un client et transfère ces wagons à un autre transporteur qui effectue le « transfert de ligne », soit la majeure partie du mouvement ferroviaire. Des modalités d'interconnexion se concluent lorsqu'un expéditeur a un accès immédiat à un seul transporteur, mais qui se trouve à proximité raisonnable d'un ou plusieurs autres transporteurs concurrents.

Afin d'assurer un accès juste et équitable à l'ensemble du réseau ferroviaire, l'interconnexion est réglementée au Canada depuis 1904. Il s'agit d'une entente commerciale entre compagnies de chemin de fer, par laquelle une compagnie accepte de transporter des wagons d'une autre compagnie et inversement, afin d'assurer aux expéditeurs captifs l'accès au réseau ferroviaire à un prix réglementaire. Les compagnies de chemin de fer font le rapprochement de ces coûts entre elles chaque année. L'interconnexion permet aux expéditeurs de négocier, selon les mécanismes commerciaux habituels, des modalités de transport adaptées à leurs besoins avec différents transporteurs en concurrence pour la partie du transport de ligne du mouvement ferroviaire complet.

• (0855)

[Français]

Le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire fixe les prix des services d'interconnexion fournis par le transporteur de tête de ligne, instituant ainsi un règlement d'établissement de prix équitables et prévisibles qui s'appliquent uniformément à tous les transporteurs de tête de ligne qui fournissent des services d'interconnexion.

En vertu de la Loi sur les transports au Canada, l'Office peut, par règlement, fixer les modalités d'interconnexion du trafic, fixer les prix par wagon pour effectuer cette opération et établir à ces fins des zones tarifaires. Les dispositions d'interconnexion de la Loi sont réputées constituer des dispositions d'accès concurrentielles permettant à un expéditeur de choisir son transporteur, malgré le fait qu'il ait un accès physique à un seul transporteur.

Veillez noter que l'Office examine annuellement les prix d'interconnexion et les compagnies de chemin de fer et qu'elle révisé ces prix au besoin ou dans le cas d'une révision quinquennale prescrite dans le Règlement, laquelle a été effectuée la dernière fois en 2013.

[Traduction]

Le nouveau règlement sur les prix des services d'interconnexion établit cinq zones d'interconnexion: 6,4 kilomètres, 10 kilomètres, 20 kilomètres, 30 kilomètres et de façon temporaire, 160 kilomètres à partir d'un lieu de correspondance pour le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Cette modification a créé la nouvelle zone 5 d'interconnexion, qui s'applique aux mouvements de tous les produits dans les provinces des Prairies.

Le prix fixé pour la zone 5 suit le modèle établi pour les prix actuels, à savoir que le prix de la zone s'appliquera aux 40 premiers kilomètres parcourus sur la voie dans cette zone, et un prix par kilomètre s'appliquera à chaque kilomètre parcouru sur la voie en sus des 40 kilomètres parcourus à l'intérieur de cette zone.

[Français]

Après ce bref survol, nous tenons à vous remercier de votre attention. Nous serons heureux de répondre à toutes vos questions.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Gaspar, de cette présentation très éclairante à propos de votre rôle dans ce dossier.

Je vais maintenant céder la parole à Mme Block pour une première intervention de six minutes.

[Traduction]

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci infiniment, monsieur le président. Je joins ma voix à la vôtre pour souhaiter la bienvenue à tout le monde, après un été bien rempli, j'en suis certaine. Je me réjouis à l'idée de tout le travail que nous abattons cet automne, et je tiens également à souhaiter la bienvenue à M. Aubin au sein du Comité.

Je suis très heureuse de participer à l'étude sur le projet de loi C-30 et d'examiner de plus près la question de l'interconnexion. Je souligne que ce projet de loi a été déposé à la Chambre des communes par le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Il a été adopté en première lecture en mars. Je crois que cela fait foi de la relation qu'on constate souvent entre les différents ministères dans l'élaboration de projets de loi de ce type, puisque nous sommes le comité responsable du transport, des collectivités et de l'infrastructure. Je me demande donc si l'Office a eu l'occasion de participer à l'élaboration des dispositions prescrivant ses pouvoirs sous le régime de cette loi et comment.

M. Fred Gaspar: Je suis un peu embêté de vous répondre, puisque je n'étais pas là en 2013, au moment où le processus a eu lieu, mais je peux vous assurer qu'il y a des discussions constantes et assez en profondeur entre les hauts fonctionnaires. Nous parlons constamment avec les représentants de Transports Canada dans le cadre de notre travail. Évidemment, comme nous travaillons constamment en collaboration, je suis persuadé qu'il y a eu des discussions entre nous à ce sujet. De même, ce projet de loi a permis d'établir un cadre réglementaire, après quoi nous avons pu définir les conditions d'exploitation, comme je l'ai indiqué. Bref, tout ce que je peux dire, c'est que je suis persuadé qu'il y a eu des discussions à cet égard, parce que nous échangeons constamment.

M. Randall Meades (dirigeant principal, Stratégies, Office des transports du Canada): Si je peux me permettre d'ajouter une chose, Fred, c'est également conforme à notre mandat réglementaire, parce que ce sont des conditions d'exploitation et non des conditions qui découlent d'une politique, par exemple. Elles sont strictement opérationnelles, ce qui s'inscrit parfaitement dans le cadre de notre mandat.

Mme Kelly Block: J'aimerais parler de l'interconnexion en particulier. Nous savons que le rapport Emerson recommande l'exclusion de l'interconnexion des calculs sur le plafond de revenus. Je pense que cela vise à lever un obstacle à l'utilisation de l'interconnexion. Pouvez-vous nous en parler? Combien de temps faudrait-il pour inscrire cette recommandation dans la loi et quel en serait l'avantage financier pour les chemins de fer?

M. Randall Meades: Je peux vous donner une petite idée de la popularité de l'interconnexion. La première année complète sur laquelle nous disposons de données est 2015. Nous avons également des données sur 2014, mais les indicateurs de mesure n'ont été en place que six mois, donc notre année de référence est 2015. Nous aurons probablement les données de 2016 à la même période l'an prochain, pour faire des comparaisons. Il y a environ 16 transporteurs qui ont profité des dispositions sur l'interconnexion dans un rayon de 30 à 160 kilomètres. Cela représente un peu plus de 2 900 wagons. Cela vous donne un ordre de grandeur. Encore une fois, l'information que nous fournissons à Transports Canada et dont le ministère tient compte dans son évaluation des recommandations découlant de l'examen de la LTC concernent les opérations et les données.

• (0900)

Mme Kelly Block: Je remarque dans la loi un nouveau paragraphe 128(1.1), qui dicte que l'Office peut prévoir des distances différentes pour l'interconnexion selon les régions ou les marchandises. Le calcul des prix réglementés a-t-il changé depuis que la limite géographique a été repoussée et pourrait-il changer chaque année?

M. Fred Gaspar: Mon collègue Randall pourra vous en parler plus en détail, mais je peux vous dire que la méthodologie que nous suivons pour déterminer les prix des services d'interconnexion de même que le revenu admissible maximal, le RAM, suit des règles très strictes. La loi prescrit les règles de calcul du RAM, donc je doute fort que la méthodologie change beaucoup.

M. Randall Meades: Pour l'interconnexion, comme vous le savez sûrement, la loi nous oblige à revoir le règlement sur l'interconnexion tous les cinq ans. Dans le cadre de notre évaluation, lorsque la limite est passée de 30 à 160 kilomètres, la dernière fois où nous avons revu les prix, nous n'avions pas de prix de base pour la zone 5. Ce prix a été déterminé après des consultations en profondeur des expéditeurs et des transporteurs.

Mme Kelly Block: Je remarque également que M. Emerson recommande que l'Office soit autorisé à revoir chaque année les prix des services d'interconnexion en fonction des coûts réels, et non seulement au moment de l'examen ou de la publication du règlement sur l'interconnexion, comme vous l'avez mentionné.

L'Office serait-il favorable à ce changement?

M. Randall Meades: Je vous dirais que les expéditeurs et les transporteurs nous ont dit que ce n'est peut-être pas l'idéal de revoir ou de réviser les prix aux cinq ans seulement dans une économie de marché. Les transactions dépendent des prix; cela fait partie des facteurs qui déterminent les prix. Il faut donc se demander s'il vaut la peine de les revoir plus souvent, parce que parfois, ils ne changent pas beaucoup d'une année à l'autre, et il faudrait d'abord se demander s'il vaut la peine d'investir dans un exercice qui ne changerait pas grand-chose.

Ensuite, la situation actuelle est un peu particulière, puisque l'application de ces dispositions n'a été prolongée que pour un an. Selon notre point de vue et à titre d'économiste, j'aimerais que le système soit stable pour que je puisse avoir une perspective à long terme.

M. Fred Gaspar: Sans vouloir prendre trop de temps, je pense qu'il est important de mentionner que si nous avons l'obligation de revoir les prix tous les cinq ans, il n'y a rien qui nous empêche de les revoir à d'autres moments, et il est certain que selon les résultats...

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Gaspar, vous aurez éventuellement l'occasion de poursuivre vos explications à ce sujet.

Je dois maintenant céder la parole à un député du parti gouvernemental pour une première intervention.

Monsieur Iacono, vous avez la parole.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le président.

J'aimerais aussi souhaiter la bienvenue à tous les membres du Comité. Je vous remercie également, monsieur Gaspar, de votre allocution.

S'il vous plaît, monsieur le président, veuillez prendre note que je vais partager mon temps avec mon collègue Ken Hardie.

Monsieur Gaspar, j'ai deux questions en une.

Depuis la mise en place de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains, quelles ont été vos constatations quant à l'efficacité des mesures et le transport du grain de façon générale?

Deuxièmement, à combien de reprises les compagnies ferroviaires ont-elles dû payer des pénalités en vertu du Programme du revenu admissible maximal au cours des deux dernières années et quel montant total a été payé en pénalités?

M. Fred Gaspar (dirigeant principal, Conformité, Office des transports du Canada): Je répondrai d'abord à la deuxième question. Nous fournirons plus tard au Comité des chiffres précis à cet égard étant donné que nous ne les avons pas présentement.

Sauf erreur, au cours des deux dernières années, en ce qui concerne la question touchant le revenu admissible maximal, je crois que la rentabilité des compagnies a été plus élevée que la limite fixée par l'Office. Dans ces circonstances, les compagnies ont l'obligation de verser une pénalité à une fondation qui effectue de la recherche sur les grains. Il n'est pas rare que cela se présente. Cela est logique puisque les compagnies ne savent pas à l'avance combien d'argent elles vont recevoir pour fournir le service. Nous essayons aussi de prévoir ce qui va se présenter. En fait, il n'est pas rare que cela puisse occasionner...

Je suis désolé, mais j'ai oublié la première question que vous avez posée.

• (0905)

M. Angelo Iacono: Depuis la mise en place de la Loi, en ce qui concerne les producteurs de grains, quelles ont été vos constatations sur l'efficacité des mesures et sur le transport du grain de façon générale?

M. Fred Gaspar: Nous estimons que c'est efficace. Les bénéfices des règles d'interconnexion ne tiennent pas seulement au fait que les compagnies ont le droit de les utiliser et qu'elles peuvent demander à l'Office de participer aux discussions pour assurer qu'elles leur soient accessibles. Cela a aussi un effet sur les conditions du marché. Si les compagnies ferroviaires savent qu'elles pourront donner accès à leurs droits, cela a un effet sur les négociations. Dans ce cas — et ce sont seulement des choses auxquelles on s'attend informellement —, cela crée un climat plus efficace pour les négociations entre les transporteurs et le client.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Hardie, comme vous l'avez demandé, vous disposez de trois minutes.

[Traduction]

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, monsieur le président. Je souhaite une bonne rentrée à tous.

Je remarque que vous avez pour mandat de veiller à ce que le réseau national de transport fonctionne efficacement et harmonieusement. Je suppose que la première question à nous poser, c'est si l'interconnexion favorise le fonctionnement efficace et harmonieux du réseau ou si elle lui nuit.

M. Randall Meades: Prenez l'article 5 de la Loi sur les transports au Canada. Il y a quelques dizaines d'années, beaucoup de décisions ont été prises pour privatiser le réseau de transport en général. C'est l'esprit de l'article 5: laisser le marché suivre son cours. Quand le marché ne fonctionne pas bien, c'est peut-être qu'il y a une situation de monopole qui rend le réseau inefficace. Autrement dit, il y a une défaillance dans le marché. Dans la mesure où l'interconnexion offre plus d'une option à l'expéditeur, on a un argument solide pour dire qu'elle est bénéfique pour le marché dans son ensemble, pour l'économie et pour l'harmonie du réseau de transport.

M. Ken Hardie: Pouvez-vous nous décrire la nature des conflits qu'il peut y avoir entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs concernant l'interconnexion?

M. Fred Gaspar: En fait, je dirais, en lien avec ma dernière réponse, qu'elle a probablement permis de réduire les conflits, parce qu'elle rééquilibre le marché. Sur la question précise de l'interconnexion, comme ils savent qu'ils doivent permettre l'accès au marché et qu'ils ne peuvent pas s'y opposer, le résultat — et encore une fois, ce n'est qu'anecdotique —, c'est que l'interconnexion crée de meilleures conditions de marché puisqu'elle permet aux expéditeurs comme aux compagnies de chemin de fer, dans leurs négociations, de savoir qu'il y a une option. Elle réduit donc le risque de conflit grâce à la clarté qu'elle apporte.

M. Ken Hardie: On entend assez souvent des expéditeurs nous dire qu'alors qu'ils doivent payer des amendes s'ils ne sont pas prêts à utiliser des wagons ou que les terminaux doivent payer des amendes s'ils ne déchargent pas les wagons, jusqu'ici, ils ont l'impression que les compagnies de chemin de fer s'en tirent indemnes si elles ne respectent pas leurs engagements. À votre avis, le projet de loi C-30 a-t-il réglé ce problème et rétabli un peu l'équilibre entre les droits et les responsabilités des compagnies de chemin de fer?

M. Fred Gaspar: Je crois — et je ferai attention d'éviter la question politique que vous posez, puisqu'elle relève de Transports Canada —, d'après notre expérience sur le terrain, qu'il faut souligner que les compagnies de chemin de fer s'exposent à des risques financiers. Vous avez mentionné que sous le régime de cette loi, la différence, c'est que si elles doivent payer des amendes, des sanctions financières administratives, celles-ci seront versées au receveur général du Canada. L'argent ne retournera donc pas dans les poches des expéditeurs. J'ai l'impression que les expéditeurs voient là un déséquilibre parce que les frais qu'ils doivent payer vont directement à la compagnie de chemin de fer, mais ce n'est pas comme si cette dernière ne s'exposait à aucun risque financier. Elle a les siens.

• (0910)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Gaspar.

J'aimerais simplement rappeler votre engagement à faire parvenir aux membres du Comité les données concernant les sanctions et les pénalités. Ce serait très apprécié.

Je cède maintenant la parole à M. Aubin pour une période de six minutes.

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

Tout d'abord, je remercie chacune et chacun d'entre vous de votre accueil chaleureux au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Il me fait plaisir de me joindre à vous.

Je siégeais à ce comité en 2013 et j'étais présent lorsque nous avons parlé des ententes au sujet des niveaux de service. J'ai l'impression de reprendre la discussion à peu près là où je l'avais laissée.

Monsieur Gaspar, avez-vous une estimation quant au nombre d'ententes qui ont été négociées avec les compagnies ferroviaires au sujet des niveaux de service?

M. Fred Gaspar: Nous pourrions vous fournir ultérieurement certains chiffres à ce sujet. Nous ne les avons pas en ce moment.

M. Robert Aubin: Si je me rappelle bien la conversation tenue à l'époque, tout tournait autour du fait qu'il y avait eu une production absolument extraordinaire cette année-là, jumelée à des conditions climatiques plutôt désastreuses avec un important vortex hivernal. On semblait nous présenter cela comme une situation d'exception où deux facteurs étaient réunis.

Vous avez dit précédemment que les amendes payées étaient versées non pas au Trésor public, mais à la recherche. Ai-je bien compris ce que vous avez dit?

M. Fred Gaspar: Oui.

M. Robert Aubin: Donc, on est en train de me dire qu'avec l'innovation pratiquée par les agriculteurs et avec les sommes versées en amendes consacrées à la recherche, nous allons être en mesure de faire croître notre production agricole. Ainsi, ce qui était l'exception en 2013 risque de devenir maintenant la règle.

Ma question est toute simple. Une mesure comme la distance de 160 kilomètres qui existait à titre exceptionnel ne devrait-elle pas devenir une mesure permanente?

M. Fred Gaspar: Peut-être, mais il s'agit d'une question de politiques à Transports Canada. Cependant, je peux vous assurer que les compagnies ferroviaires augmentent également leur niveau d'efficacité. En fait, il ne s'agit pas seulement d'un accroissement de l'efficacité des producteurs, mais aussi de celle des compagnies ferroviaires ainsi que le lien entre eux dans le cadre des accords qu'ils concluent. En somme, c'est une dynamique qui évolue constamment. C'est pour cette raison que nous devons revoir ces règlements de façon quinquennale.

M. Robert Aubin: Je reviens sur les circonstances dont vous venez de faire état.

L'apparente accalmie ou l'apparent équilibre qui existe présentement dans le marché ne serait-il pas attribuable à un autre élément circonstanciel, à savoir la chute des prix du pétrole? Cette chute peut faire en sorte que les transporteurs ont davantage de wagons destinés au transport des grains qu'à celui du pétrole.

M. Fred Gaspar: C'est peut-être l'un des facteurs, mais je ne peux pas dire si c'est absolument le cas. Par exemple, quand on goûte à une bonne soupe, on ne sait pas quel ingrédient précis la rend succulente.

M. Robert Aubin: Merci.

Il me reste un peu de temps pour poser une dernière question.

Comme l'a recommandé le rapport Emerson, le pouvoir d'enquête de l'Office des transports du Canada devrait-il être renforcé, notamment en matière de qualité du service? Votre pouvoir d'enquête devrait-il être renforcé ou avez-vous le sentiment d'avoir tous les outils dont vous avez besoin pour faire le travail qui vous est demandé?

M. Fred Gaspar: En ce moment, mes collègues et moi avons les outils nécessaires pour faire notre travail conformément à la Loi et au Règlement. Si le Comité ou le ministre décidait d'élargir notre rôle et notre mandat, il est clair que nous aurions besoin d'autres outils.

M. Robert Aubin: J'ai une dernière question qui porte sur les 160 km d'interconnexion.

Je ne siégeais pas au Comité au moment où cette balise a été fixée. Pouvez-vous me dire pourquoi on a établi cette balise à 160 km? Pourquoi pas à 150 ou à 180 km?

M. Fred Gaspar: Pour me préparer à la réunion d'aujourd'hui, j'ai discuté avec mes collègues économistes et je leur ai posé presque la même question. Ils m'ont dit que les recherches n'avaient pas permis de trouver une distance magique. Autrement dit, on n'a pas pu déterminer si la demande serait moindre avec une distance plus élevée ou si elle serait plus élevée avec une distance inférieure. C'est une ligne constante. Plus tard, nous pourrions fournir plus de détails au Comité sur la façon dont nous en sommes arrivés à ce chiffre. Grosso modo, on a trouvé qu'une telle distance était optimale pour ce qui est de l'accès aux lignes ferroviaires.

• (0915)

[Traduction]

M. Randall Meades: Quand nous avons fait cet exercice, nous avons consulté abondamment les expéditeurs.

Comme Fred l'a dit, nous ne nous sommes pas limités à une ligne. Nous avons fait le tour. Nous avons fait le tour des lieux de correspondance et avons déterminé que cela nous garantirait un accès de plus de 80 %, parfois jusqu'à 85 %, c'est-à-dire que l'expéditeur aurait la possibilité d'accéder à une source secondaire. Nous ne pouvions pas aller plus loin sans créer de graves problèmes, parce qu'on se trouverait à établir un système presque totalement différent. Le seuil de 160 kilomètres semblait donc créer un bon équilibre pour assurer l'accès à plus d'un transporteur au plus grand nombre d'expéditeurs possible.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Meades.

Je cède maintenant la parole à M. Sikand pour six minutes.

[Traduction]

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Bonjour.

Concernant le projet de loi C-30, ce projet de loi établit les obligations relatives à la quantité minimum de grain que certaines compagnies doivent transporter. Il prescrit une pénalité maximale de 100 000 \$ par jour pour les compagnies de chemin de fer qui ne respectent pas cette obligation. Vous l'avez mentionné vous aussi. Or, le seuil de 100 000 \$ par jour me semble élevé.

Convenez-vous, vous aussi, que c'est une somme importante pour toute entreprise, qu'il s'agisse d'une compagnie de chemin de fer ou d'une autre entreprise?

M. Fred Gaspar: Oui.

M. Gagan Sikand: Très bien.

Diriez-vous que c'est proportionnel à la perte de production par jour? Est-ce ce qui explique cette somme?

M. Fred Gaspar: Oui.

Je ne peux malheureusement pas vous le dire, parce que je n'ai pas fait partie de l'équipe qui a fixé l'amende maximale, mais elle vise assurément à dissuader les compagnies d'adopter des comportements négatifs. Nous n'avons pas encore eu l'occasion d'imposer une sanction financière administrative jusqu'ici, donc les parties s'efforcent d'éviter que cela n'arrive. C'est notre lecture de la situation.

M. Gagan Sikand: D'accord, je comprends.

Au sujet de l'interconnexion, pouvez-vous nous donner au moins quelques statistiques ou chiffres pour décrire les économies réalisées grâce au prolongement des distances d'interconnexion, par produit ou volume?

M. Fred Gaspar: Certainement. Nous devrions pouvoir vous donner des renseignements à ce sujet, et Randy pourra vous en parler aussi.

De manière générale, selon notre expérience, l'interconnexion est surtout utilisée pour les distances les plus courtes, et il est clair que plus on se rapproche de 160, et nous n'avons de données que pour un an, donc il faut faire attention, puisque ce n'est qu'un an... Les données montrent que les dispositions sur l'interconnexion ne sont pas très utilisées quand on se rapproche de la limite supérieure. Entre 100 et 160 kilomètres, si je ne me trompe pas, son utilisation a augmenté de 1 %, n'est-ce pas, Randy?

Encore une fois, il ne faut pas seulement se fier aux chiffres, parce que la présence de ces dispositions change également le climat de négociation entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. Le fait qu'ils n'utilisent pas nécessairement de services d'interconnexion ne signifie pas que ce n'est pas un élément utile sur le marché.

M. Randall Meades: Malheureusement, vous devez vous contenter de données empiriques, parce que le nombre de chargements auquel peut s'appliquer le règlement est assez petit. On est encore loin de 1 % de tous les chargements. Donc si c'est le seul point de comparaison, je dirais que les chiffres sont probablement trop petits et pas assez solides pour en dégager toute conclusion que ce soit. Cependant, je vous invite à sonder les expéditeurs pour savoir si ce règlement, dans son ensemble, a modifié les comportements, de sorte qu'ils n'ont plus besoin d'invoquer le règlement ou d'utiliser le mécanisme de règlement des différends.

M. Gagan Sikand: Je vous remercie.

On nous dit qu'il peut être assez compliqué de rallonger les distances d'interconnexion. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Fred Gaspar: Je ne peux sûrement pas faire le calcul moi-même, donc oui, il est compliqué. Nous avons une équipe d'économistes à l'Office pour ce faire. Comme Randy l'a dit, c'est tout un art, et non une science, parce qu'il faut essayer de trouver le meilleur équilibre pour que le plus grand nombre de déplacements possible puisse se faire à des prix de ligne concurrentiels. Encore une fois, il n'y a pas de seuil absolu à partir duquel nos données montrent que la demande chute totalement. Nous allons voir à l'usage, et selon ce que les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer nous diront concernant l'effet de ces dispositions sur le climat de négociation, qui permettra ultimement de régler la question. Rien ne peut se substituer au temps.

• (0920)

M. Randall Meades: En 2013, dans le cadre de nos consultations sur le REIR, nous avons sondé beaucoup d'intervenants pour pallier le manque d'information, parce que nous n'avions pas de données objectives. Jamais nous n'avions passé autant de temps en consultations.

M. Gagan Sikand: Merci beaucoup.

S'il me reste du temps, j'aimerais demander à ma collègue si elle a des questions à poser.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Il reste deux minutes.

[Traduction]

Mme Julie Dzerowicz (Davenport, Lib.): Bonjour et bienvenue. Je vous remercie infiniment de votre exposé.

Le sujet est nouveau pour moi, mais j'ai quelques questions à vous poser.

Comment nos règles en matière d'interconnexion se comparent-elles à celles en vigueur dans les pays comparables au nôtre? Avons-nous examiné ce qui se fait ailleurs, pour nous doter de règles plus concurrentielles que celles des États-Unis ou d'autres pays? Comment se comparent-elles?

M. Randall Meades: La structure ferroviaire du Canada est assez unique, pour commencer, parce qu'on peut, au mieux, parler ici d'oligopole: il n'y a que deux compagnies de chemin fer.

En général, si je prends l'exemple des États-Unis, le marché ferroviaire y est beaucoup plus concurrentiel. C'est pourquoi j'ai indiqué d'emblée que nous n'intervenons vraiment ou que nous ne devrions intervenir, comme Office, que lorsqu'il y a des défaillances du marché. C'est là où nous intervenons, et l'interconnexion est un type de règlement à notre disposition pour remédier à la situation. Il y a aussi le règlement des différends. C'est peut-être un peu fastidieux, mais dans un marché concurrentiel comme celui des États-Unis, en général et dans la plupart des cas, les besoins et les obligations sont moindres.

M. Fred Gaspar: Je suis certain que c'est une dynamique que le Comité observe pour différents modes de transport. C'est endémique, compte tenu de la structure démographique du Canada par rapport à sa superficie. La grande superficie du Canada et sa faible population dispersée sont telles qu'il doit y avoir une infrastructure massive et que les frais unitaires qui permettent le recouvrement des coûts sont assez limités. Nous ne pourrions jamais avoir une infrastructure aussi vaste et offrant autant de choix qu'un pays comme les États-Unis, où il y a beaucoup plus de lignes ferroviaires.

M. Randall Meades: La situation est un peu différente en Europe aussi, parce que la plus grande partie du transport ferroviaire y est du transport de passagers et non de marchandises. De plus, pour ajouter à ce que Fred vient de dire, il n'y a aucun autre pays qui dépende autant du réseau ferroviaire pour le transport des marchandises que le Canada. Environ 68 % ou 69 % de nos marchandises sont transportées par train, si je ne me trompe pas, une proportion probablement sans commune mesure dans le monde.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Meades, mais le temps qui vous était alloué est déjà écoulé.

Nous amorçons maintenant la deuxième ronde de questions.

Je cède maintenant la parole à M. Badawey.

[Traduction]

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je souhaite à tous et à toutes une bonne rentrée.

Je n'ai que quelques questions à poser sur le transport en général et l'intégration du réseau de transport. Comme vous le savez, le ministre vient tout juste de déposer son rapport sur l'examen de la LTC. Il y est beaucoup question de l'économie, du déplacement de différents produits, non seulement à l'intérieur du Canada mais dans le monde et bien sûr, de la nécessité de disposer d'un réseau intégré qui nous offre plus que le réseau actuel, qu'on parle du transport ferroviaire, routier ou aérien.

Comment le réseau ferroviaire s'intègre-t-il aux autres modes de transport au Canada?

M. Fred Gaspar: Une chose est très claire, et il n'y a pas vraiment de controverse à ce propos: il faut vraiment continuer d'améliorer la correspondance entre les modes de transport, particulièrement du point de vue de l'infrastructure. L'amélioration des points de correspondance entre le transport maritime et le transport ferroviaire, en particulier, augmenterait énormément l'efficacité du réseau.

Randy, avez-vous quelque chose à ajouter? Vous avez été très exposé à tout cela.

M. Randall Meades: C'est très lié à la chaîne d'approvisionnement en ce moment. Il doit y avoir des points de correspondance distincts dans le monde. Pour être parfaitement honnête, si je peux expédier mon grain du point A au point B par train, mais qu'il est ensuite pris au port, dans un silo ou dans un navire en attente, je ne vois pas comment cela peut aider. Le système est très intégré. C'est ainsi que les consommateurs et les expéditeurs voient le monde: il y a une chaîne d'approvisionnement intégrée qui permet de faire parvenir les biens de leur lieu d'origine jusqu'à leur destination.

M. Vance Badawey: Nous avons aujourd'hui une conversation sur l'interconnexion. Compte tenu du portrait général de la situation, en matière d'économie comme de transport, à l'échelle nationale et internationale, croyez-vous qu'il y aurait lieu d'accroître l'intégration des transports, d'aller au-delà de la LTC pour nous attaquer aux nombreux problèmes auxquels nous sommes confrontés, comme l'interconnexion et l'établissement de portes d'entrée, de points de correspondance, grâce à un réseau plus intégré?

• (0925)

M. Randall Meades: Cette décision relève du gouvernement. C'est une décision politique. Nous pourrions lui faire part de nos observations sur l'application concrète des règlements découlant de la loi.

Nous pouvons également profiter de l'occasion de notre rapport annuel pour participer au processus, par les réflexions de notre président sur la loi et les endroits où il y aurait place à l'amélioration. C'est la meilleure réponse que je puisse vous donner. Pour le reste, cela dépasse la portée de notre mandat. Nous pouvons seulement exprimer notre opinion par notre relation avec Transports Canada.

M. Vance Badawey: Vous avez déjà mentionné les lieux de correspondance. Jusqu'où allez-vous en ce moment pour ce qui est de l'utilisation de tous les modes de transport pour déplacer les produits?

M. Fred Gaspar: Pouvez-vous préciser votre question?

M. Vance Badawey: Dans quelle mesure utilisez-vous l'interconnectivité en matière d'expédition entre le transport routier, maritime, aérien? À quel point l'utilisez-vous en ce moment?

M. Fred Gaspar: Il est bien certain que les sociétés ferroviaires nous disent à quel point les connexions intermodales sont essentielles à leurs yeux, en précisant qu'elles s'efforcent de les exploiter le plus possible. Ainsi, les membres du Comité ont sans doute déjà vu des wagons circulant sur la plateforme d'un camion et vice-versa. Ce sont des gains d'efficacité que l'industrie elle-même s'emploie à optimiser dans toute la mesure du possible. Vous soulignez l'importance pour le secteur d'accroître son efficacité dans l'objectif général d'appuyer la croissance économique, et il ne fait aucun doute que c'est une considération d'autant plus primordiale au Canada compte tenu des très longues distances à parcourir entre le lieu de production et les marchés. Si votre objectif est de faire parvenir davantage de produits sur les marchés de façon efficace, vous devez absolument accorder une attention toute particulière au volet des transports.

M. Vance Badawey: Pensez-vous qu'il serait également avantageux de mettre en place certaines portes d'accès stratégiques offrant des incitatifs un peu partout au pays, et exigeant de nouveaux investissements dans les infrastructures, notamment dans différents modes de transport comme les voies ferrées, les routes et l'expédition?

M. Fred Gaspar: Ceci dit très respectueusement, c'est une question qu'il faudrait poser aux décideurs. À la lumière de notre expérience, nous pouvons simplement vous dire que les efforts déployés pour assurer l'efficacité et l'intermodalité du système sont généralement récompensés. Comme l'indiquait Randy, c'est une chaîne d'approvisionnement complète. Si l'on consacre des efforts considérables à un mode en particulier sans tenir compte des points de contact avec les autres modes et des points de transfert, l'exercice sera bien moins efficace.

M. Vance Badawey: Estimez-vous que vous avez un rôle à jouer lorsqu'il s'agit d'offrir des incitatifs semblables aux clients ou si c'est seulement au gouvernement de le faire?

M. Fred Gaspar: Dans le cadre de notre mandat principal, nous offrons notamment l'arbitrage des litiges entre expéditeurs et compagnies ferroviaires concernant les niveaux de service, ce qui est d'une grande utilité. Nous sommes en fait un organisme quasi judiciaire en même temps qu'une agence de réglementation en matière économique. Une fois les orientations stratégiques établies, notre rôle consiste à donner accès aux instruments de réglementation qui assurent leur mise en oeuvre appropriée. Nous n'intervenons pas sur les questions stratégiques, mais nous avons mis en place des mécanismes nous permettant d'agir lorsqu'il y a des problèmes dans le système. Ainsi, pour les dispositions touchant l'interconnexion, nous avons pu établir les tarifs et les règlements applicables. Il s'agit essentiellement de faire comprendre à tous les intervenants sur le marché que ce droit existe et qu'ils doivent se comporter en conséquence.

C'est ainsi que nous percevons notre rôle. Nous devons établir un cadre réglementaire et un mécanisme de règlement des différends pour contribuer à la concrétisation des orientations stratégiques du gouvernement du Canada.

M. Vance Badawey: Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Gaspar.

Je cède maintenant la parole à Mme Watts, qui dispose de six minutes.

[Traduction]

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci beaucoup. Je suis heureuse que vous ayez pu être des nôtres aujourd'hui.

J'ai trois questions à vous poser. J'aimerais revenir un instant au rapport Emerson. Comme vous le savez très bien, on y recommande l'élimination progressive de la limite d'interconnexion de 160 kilomètres prévue dans le projet de loi C-30. Il est également recommandé de supprimer le programme du revenu admissible maximal (RAM) et d'exempter pour le moment du calcul du RAM les wagons transportant des céréales qui ne sont pas des wagons-trémies. C'est ce qui a été recommandé, et je sais que je n'apprends rien à personne.

J'aimerais simplement savoir ce que vous pensez de cette recommandation et de ses répercussions possibles, et si vous estimez que l'on devrait garder intacte la loi en vigueur.

● (0930)

M. Randall Meades: Il est difficile pour nous de répondre à cette question, car c'est un aspect qui est au coeur même du mandat de Transports Canada. Le ministre des Transports se prépare actuellement à donner suite non seulement à cette recommandation, mais à toutes les autres qui ont été formulées. Il y a un processus en place. Nous contribuons à ce processus dans le cadre de nos relations avec Transports Canada. Notre rôle se limite donc aux points de vue que nous pouvons exprimer à la demande du ministre et du ministère.

Cela étant dit, notre président s'est lancé dans une démarche visant un plus vaste rayonnement afin de recueillir davantage d'information. Contrairement aux années précédentes, il est allé à la rencontre de toutes les parties prenantes dans notre secteur. C'est une autre façon pour nous de mieux documenter le débat et d'y faire valoir nos données.

Je pense que le problème vient notamment du fait — et j'exprime ici un point de vue personnel — que l'adhésion à bon nombre de ces mesures est nettement trop faible pour que l'on puisse tirer des conclusions à partir des données recueillies. La base de données est simplement trop réduite. Il s'agit donc essentiellement de mener des consultations et de parler aux différents intéressés. Il semble bien que ce soit l'approche adoptée par Transports Canada, et nous y contribuons au meilleur de nos capacités.

Mme Dianne L. Watts: D'accord.

Pour ce qui est de ce processus, je vous ai entendu dire tout à l'heure que les intervenants du secteur avaient grandement contribué à l'élaboration du projet de loi C-30.

M. Randall Meades: C'est exact.

Si vous permettez, j'aimerais dire un mot au sujet de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada. Cet examen n'était pas fondé sur les données de 2015, car celles-ci n'étaient pas encore disponibles. D'après les chiffres de 2014, je crois qu'il y avait quelque chose comme six expéditeurs qui s'étaient prévalus du règlement sur l'interconnexion. Cela représente à peine 600 wagons, ce qui est tout à fait négligeable. En 2015, la première année complète pour laquelle nous avons des données, lesquelles sont arrivées après la publication du rapport et son dépôt à la Chambre, on note une légère augmentation, mais le tout demeure très mince.

Je veux simplement vous faire comprendre qu'il nous faut un peu plus de temps. À mon sens, nous avons besoin de plus de données pour pouvoir formuler des observations éclairées et tirer des conclusions au sujet des mesures mises en place.

Mme Dianne L. Watts: Dans le cadre de ce processus, allez-vous formuler des recommandations directement au ministre?

M. Fred Gaspar: Non, ce sont les gens de Transports Canada qui décident des orientations stratégiques. Nous répondons simplement à leurs questions lorsqu'ils nous en posent. Il s'agit de questions portant sur le fonctionnement ou les données. Il arrive que le ministère s'adresse à nous pour s'enquérir des chiffres que nous avons ou des enseignements que nous avons pu tirer de nos expériences passées, mais nous ne jouons pas un rôle officiel dans le processus de consultation.

M. Randall Meades: Notre rapport annuel est notre seule contribution officielle à l'intention du ministre. Notre président y formule chaque année des recommandations d'ordre opérationnel sur la manière d'optimiser l'application de la loi.

Mme Dianne L. Watts: C'est très bien.

Je vous remercie.

Ma collègue a quelques questions pour vous.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Vous avez indiqué précédemment que l'interconnexion est un outil dont on se sert pour corriger les défaillances du marché.

Certaines dispositions touchant la distance ont été établies dans le projet de loi C-30 pour le cas où des circonstances exceptionnelles créeraient un embouteillage dans le système. Vous avez indiqué que la limite de 160 kilomètres n'a pas beaucoup été utilisée, mais ne diriez-vous pas qu'il serait bon de conserver cette limite de distance dans la loi? Si nous nous retrouvons dans une conjoncture exigeant une interconnexion à cette distance, il serait préférable qu'elle soit déjà prévue dans la loi, ce qui vous éviterait d'avoir à vous concerter rapidement pour adopter les mesures qui s'imposent.

M. Randall Meades: Je me sentirais à l'aise de vous répondre seulement si j'avais des données empiriques sur lesquelles m'appuyer. Nous avons seulement pu entendre certaines choses ici et là. Nous n'avons pas suffisamment de données concrètes pour tirer des conclusions éclairées à ce sujet.

Je dois vous dire que ce que nous entendons correspond à peu près à ce que vous venez de dire. Nous n'avons toutefois pas de données empiriques permettant de le confirmer.

Je ne suis pas comptable, mais bien économiste, et je suppose que c'est une étape de moins. J'hésiterais beaucoup à porter un jugement en me fondant sur quelque chose d'aussi peu probant.

• (0935)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Meades.

Je vais maintenant céder la parole à M. Fraser pour une période de six minutes.

[Traduction]

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

Pour continuer dans le sens des questions posées par Mme Block et de vos réponses à l'effet que des preuves empiriques sont nécessaires, croyez-vous vraiment avoir besoin de plus de temps d'observation du système actuel pour pouvoir en comprendre les impacts?

M. Fred Gaspar: Il est bien certain qu'avec davantage de temps et la possibilité de recueillir plus de données, on serait mieux à même d'établir des preuves empiriques. Je ne pourrais pas affirmer que c'est une exigence absolue pour que nous puissions remplir notre rôle au

sein du système. Je peux toutefois vous dire que l'incidence de l'application de cette disposition est beaucoup plus vaste que ce qu'indiquent les simples données pour ce qui est du climat de négociation entre les expéditeurs et les transporteurs.

Je répète que tout cela est fondé sur des informations non confirmées. Il faut donc que les membres du Comité fassent bien la distinction dans nos propos entre ce qui est établi par les faits et ce que nous pouvons en déduire... Ce sont là deux choses différentes.

M. Sean Fraser: Pour évaluer l'efficacité ou l'incidence sur la croissance économique, vous devez donc vous limiter essentiellement à multiplier le nombre de wagons par la valeur des marchandises qu'ils transportent.

M. Fred Gaspar: Oui, et nous ne tenons même pas compte de la valeur à proprement parler. Nous examinons seulement ce qui se fait en matière de transport de céréales...

M. Randall Meades: ... et d'autres marchandises.

M. Fred Gaspar: ... et d'autres marchandises, c'est exact.

Il y a assurément eu un impact, mais il s'est surtout fait ressentir pour les courtes distances, plutôt que pour celles approchant les 160 kilomètres.

M. Sean Fraser: Vous nous dites que la plus grande partie des utilisations au-delà des 30 kilomètres demeurent plus près de 30 que de 160?

M. Fred Gaspar: Oui.

M. Randall Meades: Je répète ma mise en garde. Nous nous fondons ici sur un total de 16 expéditeurs. Si l'on scinde le tout par tranche de 10 kilomètres, nous nous retrouvons avec une poignée d'expéditeurs dans chaque cas... Je crois que nous serions malavisés de tirer des conclusions définitives à partir d'un échantillon aussi réduit.

M. Sean Fraser: Faites-vous un effort particulier pour rejoindre ceux qui sont admissibles, mais ne se prévalent pas nécessairement de cette possibilité, et ce, afin d'obtenir tout au moins leur rétroaction qualitative quant aux impacts de cette mesure sur leurs activités et leur capacité de faire transporter leurs produits?

M. Fred Gaspar: Il n'y a pas nécessairement d'effort particulier, mais nous maintenons un dialogue incessant tant avec les expéditeurs qu'avec les transporteurs, ce qui nous permet de rester bien au fait de la situation.

C'est pourquoi je parlais tout à l'heure des mesures qui sont prises pour améliorer le climat de négociation entre les expéditeurs et les transporteurs.

M. Sean Fraser: Je comprends très bien que le contexte de négociation peut changer lorsque l'on met fin à un monopole.

Par ailleurs, est-ce que quelqu'un a évalué les coûts réels pour les compagnies ferroviaires du maintien de l'interconnexion à 160 kilomètres?

M. Fred Gaspar: Ces entreprises peuvent considérer cela comme une perte du fait qu'elles doivent rendre leurs voies ferrées disponibles pour les marchandises d'un autre transporteur sans pouvoir fixer un prix, mais nous n'avons aucun chiffre quant à l'ampleur de cette perte. C'est peut-être ainsi que ces entreprises font le calcul.

M. Sean Fraser: Je crois qu'il serait certes utile de connaître les coûts réels pour les intervenants avant d'apporter un changement.

J'aimerais maintenant aborder l'aspect des formes intermodales de transport. Vous avez indiqué tout à l'heure que l'on pourrait investir pour faciliter les liens entre les installations ferroviaires et portuaires, par exemple. Avez-vous cerné les priorités quant aux investissements que le gouvernement du Canada pourrait consentir pour un transport plus efficace de ces produits?

M. Fred Gaspar: Nous ne l'avons pas fait, car ce n'est pas vraiment notre rôle. Je ne crois pas vous raconter d'histoire — et vous l'avez sans doute entendu par ailleurs — en vous disant qu'il y a des problèmes d'efficacité et même d'approvisionnement dans la liaison entre infrastructures ferroviaires et maritimes au Canada. Quant à pouvoir vous dire par exemple qu'un port en particulier aurait besoin de travaux avant l'an prochain, ce n'est pas chose possible.

M. Sean Fraser: Certainement.

La question de l'interconnexion semble toucher principalement les producteurs de céréales de l'Ouest canadien. Ne pourrait-on pas se servir de cet outil ailleurs au pays là où il y a un monopole ferroviaire? Je suis de la Nouvelle-Écosse et nous avons essentiellement une seule ligne ferroviaire d'un bout à l'autre de la province. Cet outil ne pourrait-il pas permettre d'accroître l'efficacité dans de telles situations où il y a également un monopole?

M. Fred Gaspar: En théorie, la réponse logique serait sans doute oui. Si cela fonctionne à un endroit, il devrait en être de même ailleurs. Mais les circonstances varient, tant pour ce qui est du volume de produits transportés dans l'Ouest canadien — surtout pour les céréales — que des difficultés éprouvées pour alimenter les marchés. Je ne connais pas suffisamment le marché du Canada atlantique pour pouvoir contester ce que vous affirmez. Il est possible que ce soit le cas, mais il reste quand même que nous n'avons eu aucune indication de la part de Transports Canada ou d'autres instances à l'effet que l'on souhaiterait emprunter cette avenue.

• (0940)

M. Randall Meades: L'interconnexion visait notamment à atténuer un problème d'approvisionnement, lequel était insuffisant, plus particulièrement dans le cas des céréales. D'après ce que nous pouvons observer, il n'existe pas de tel problème d'approvisionnement sur la côte Est ou même dans le Canada central.

M. Sean Fraser: Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Fraser.

Madame Block, je vous cède la parole pour les dernières cinq minutes.

[Traduction]

Mme Kelly Block: J'aimerais traiter brièvement des tarifs d'interconnexion dont vous avez parlé dans vos observations préliminaires ainsi qu'en réponse à quelques questions. Je m'intéresse tout particulièrement à l'écart entre les tarifs commerciaux établis par les entreprises ferroviaires et ces tarifs d'interconnexion fixés par l'agence. À ce titre, nous avons bien sûr beaucoup entendu parler du litige touchant Parrish and Heimbecker et de l'écart de 12 \$ entre le tarif réglementé et le tarif commercial.

Quelle est la cible visée par l'Office des transports du Canada relativement à cet écart avec le tarif commercial? Est-ce 12 \$?

M. Randall Meades: Nous n'établissons pas le tarif en fonction des tarifs commerciaux. Il faut savoir d'abord et avant tout qu'il n'y a

pas de tarif commercial unique; toutes sortes de contrats sont signés et les tarifs sont déterminés pour chaque transaction. Ainsi, des contrats d'expédition sont conclus entre l'expéditeur et le transporteur, et leur teneur peut varier selon le produit concerné, le moment du transport; il y a différents aspects qui entrent en compte. Pour l'établissement du tarif, nous prenons en considération tous les éléments de coût pour le transport sur une certaine distance. Il s'agit notamment de l'amortissement, du prix du carburant, bref, de tous les frais qu'une entreprise ferroviaire doit assumer auxquels nous ajoutons, par souci d'équité, une marge bénéficiaire, car ces entreprises doivent réaliser des profits.

C'est donc un exercice très complexe qui fait intervenir un grand nombre de variables. Nous établissons ainsi le tarif en partant de zéro. Ce mode de détermination du tarif est prévu dans le règlement sur l'interconnexion que nous pouvons réviser lorsque la situation l'exige.

Mme Kelly Block: Quel est l'écart moyen entre le tarif commercial et celui que vous fixez? Avez-vous discuté avec les entreprises ferroviaires de cet écart entre les tarifs?

M. Randall Meades: Il est très difficile d'obtenir de l'information au sujet des tarifs étant donné que, comme je l'ai indiqué, la question des tarifs commerciaux fait intervenir des renseignements confidentiels et les principes de la responsabilité délictuelle. Il s'agit d'un contrat conclu entre deux parties, et nous n'avons pas accès à ces renseignements. On nous fournit bien certaines informations, mais c'est sous le sceau du secret et nous ne pouvons pas les communiquer. À titre d'exemple, lorsque nous procédons à l'établissement des coûts pour les services ferroviaires, nous obtenons des entreprises certains renseignements confidentiels que nous ne pouvons pas divulguer. Ces données ne nous appartiennent pas.

M. Fred Gaspar: Il faut surtout retenir que nous n'établissons pas nos tarifs en fonction d'un tarif commercial unique, car il n'en existe pas à proprement parler.

Mme Kelly Block: L'interconnexion est réglementée au Canada depuis 1904. La première version prévoyait 4 milles et la loi stipule maintenant différentes distances. Je reviens à la question des 160 kilomètres. En quoi serait-il problématique de laisser dans la loi la distance de 160 kilomètres pour le cas où six expéditeurs, par exemple, pourraient en avoir besoin?

M. Fred Gaspar: Je pourrais sans doute vous répondre que ce ne serait pas problématique. Nous sommes l'organisme de réglementation. Notre rôle consiste à servir le gouvernement du Canada en fonction des directives qui nous sont données. Nous serions donc disposés à remplir un tel mandat, comme tout autre qui pourrait nous être confié.

Mme Kelly Block: Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Gaspar. Merci beaucoup, monsieur Meades. Je remercie également toute votre équipe d'être venue vous appuyer lors de cette présentation devant le Comité.

Nous allons suspendre la séance pendant une minute pour laisser le temps aux autres témoins de venir prendre place parmi nous.

Merci.

• (0945)

(Pause)

• (0945)

Le vice-président (M. Luc Berthold): Nous reprenons la séance. Je vous invite à rejoindre vos places, s'il vous plaît.

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités va maintenant poursuivre l'étude des différentes mesures relative à la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

Nos prochains témoins représentent la Fédération canadienne de l'agriculture, Céréales Canada et Les Producteurs de grains du Canada.

Notre présidente, Mme Sgro, a discuté avec chacun de ces groupes. Chaque groupe dispose d'une période de sept minutes pour faire sa présentation. Je vous demande, s'il vous plaît, d'essayer de respecter cette limite de temps pour permettre aux parlementaires de vous interroger par la suite au sujet de votre présentation.

Nous allons commencer immédiatement avec le représentant de la Fédération canadienne de l'agriculture. J'invite M. Banack à prendre la parole.

Monsieur Banack, êtes-vous prêt?

[Traduction]

Est-ce que vous souhaitez commencer?

M. Humphrey Banack (vice-président, Fédération canadienne de l'agriculture): Je vous remercie vivement de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui pour parler du projet de loi C-30. Je m'appelle Humphrey Banack et je suis vice-président de la Fédération canadienne de l'agriculture. Je suis moi-même producteur de céréales et d'oléagineux dans le centre de l'Alberta. La capacité de transport est un élément crucial pour notre entreprise familiale. Nous cultivons 7 000 acres de céréales et d'oléagineux. Il a été très difficile pour moi de quitter la ferme pour venir ici aujourd'hui. Nous sommes en pleine récolte du blé. Hier après-midi, j'ai mis en marche les moissonneuses-batteuses pour les laisser aujourd'hui entre les mains de ma femme et de mon frère. Il n'est pas facile pour moi de m'éloigner de la ferme à cette période-ci de l'année, mais le transport demeure un élément essentiel si nous voulons aller de l'avant.

Notre organisation représente les agriculteurs de tout le pays, et il est important que leur point de vue soit entendu ici aujourd'hui. Le projet de loi C-30 vise plusieurs objectifs clairs. Il modifie la Loi sur les grains du Canada pour permettre la réglementation des contrats touchant les céréales et l'arbitrage des différends relatifs aux dispositions de ces contrats. Il oblige en outre le CN et le CP à transporter les quantités minimales de grain prévues dans la Loi sur les transports au Canada ou par décret.

J'espère pouvoir vous aider à mieux comprendre aujourd'hui à quel point il est important pour les agriculteurs d'atteindre ces objectifs pour le transport de leurs produits car, si ce sont les entreprises céréalières qui sont les expéditrices, ce sont en bout de ligne les agriculteurs qui paient la note. Tous ces objectifs sont étroitement reliés au contenu du rapport Emerson sur lequel la Chambre et le ministre ne manqueront pas de se pencher sous peu.

Avant de vous exposer les facteurs particuliers justifiant le maintien du projet de loi C-30, permettez-moi de vous expliquer brièvement notre position au sein de l'industrie. En raison de la taille réduite du marché canadien, les agriculteurs de l'Ouest vendent pour l'exportation 70 % du blé, 50 % du canola et 25 % des céréales secondaires qu'ils produisent. En moyenne, les céréales de l'ouest du

pays doivent parcourir 1 500 kilomètres, ce qui est beaucoup plus que les distances d'acheminement de 300 à 400 kilomètres que l'on constate dans les principaux pays qui nous livrent concurrence. Au moins 94 % de ces produits exportés sont transportés par rail vers les installations portuaires canadiennes ou vers leur destination finale aux États-Unis et au Mexique. Pour leur part, nos concurrents américains ont recours pour 50 % de leurs exportations à des camions et à des barges qui livrent une concurrence viable aux entreprises ferroviaires. Les agriculteurs canadiens ne bénéficient pas d'options semblables.

En conséquence, de 35 à 40 millions de tonnes métriques de céréales de l'Ouest canadien sont chaque année à la merci du monopole des entreprises ferroviaires. Au cours de l'exercice 2014-2015, les agriculteurs canadiens ont payé des frais de transport totalisant 1,4 milliard de dollars pour l'exportation de leurs céréales. Ce ne sont pas les expéditeurs qui paient. Les expéditeurs reçoivent la facture, mais le transport est payé par les agriculteurs qui n'ont aucune façon de recouvrer ces coûts sur les marchés. Dans cette équation, les entreprises céréalières sont essentiellement des fournisseurs de services pour les agriculteurs qui épongent tous les frais. Les agriculteurs paient lorsque le transport de céréales est au ralenti. Ils paient tous les frais de transport. Ils paient également lorsqu'il y a des interruptions ou des retards. Ils paient même les pénalités imposées par les entreprises d'expédition lorsqu'elles doivent verser des droits de surestaries pour leurs navires en attente dans un port.

Cette réalité est reconnue dans le rapport Emerson. On y indique que si le service est peu fiable ou imprévu, des sanctions contractuelles, des pertes de ventes et des pertes de primes s'ensuivent. On ajoute que les expéditeurs assument ces coûts considérables pour les refiler ensuite aux agriculteurs. Pour que les agriculteurs puissent gagner leur vie, et même profiter mensuellement d'entrées de fonds suffisantes, il faut un effort concerté et opportun des deux entreprises ferroviaires qui exercent essentiellement un monopole. La capacité pour l'agriculteur de gérer le transport de ses céréales — et par le fait même ses flux de trésorerie pour pouvoir payer ses factures dans le délai prévu — dépend d'un système de transport monopolistique qui cherche presque exclusivement à réduire ses coûts et à maximiser les rendements pour ses actionnaires.

Quant à la gestion du volume des céréales transportées par les entreprises ferroviaires, le ministre doit conserver l'autorité législative de fixer les quantités en question à n'importe quel moment. Pour que l'industrie canadienne des céréales et des oléagineux puisse prospérer, il faut qu'elle ait accès aux marchés internationaux pour pouvoir rapidement y offrir ses produits à un prix compétitif. Toutes ces conditions ne peuvent pas être laissées aux caprices des dirigeants ferroviaires qui misent d'abord sur les marchandises qui rapportent le plus et s'emploient à réduire leurs coûts et à augmenter leurs rendements. Les agriculteurs ne disposent d'aucune solution de rechange pour l'accès aux marchés d'exportation; ils doivent bénéficier de frais de transport concurrentiels et pouvoir faire transporter rapidement leurs céréales, surtout dans les cas de récolte exceptionnelle et de forte demande sur les marchés internationaux.

Je vous disais tout à l'heure que je suis en pleine récolte de mon blé. Ce sera la meilleure récolte que j'aie connue jusqu'à maintenant, et on parle de quantités considérables dans tout l'Ouest canadien.

•(0950)

Nous prévoyons ainsi une récolte très abondante dans l'ouest du pays, un peu comme en 2013. Le gouvernement doit donc conserver le pouvoir de réglementer les volumes par décret à la demande du ministre des Transports de telle sorte que le réseau ferroviaire desserve comme il se doit le secteur céréalier. Nous devons absolument alimenter nos marchés internationaux. Lorsque l'on perd des marchés ou des clients fidèles parce que nos produits ne sont pas livrés à temps, voire pas du tout, il est très difficile de les récupérer. Notre prospérité financière et la survie même de nos fermes sont menacées si nous n'arrivons pas à vendre nos céréales pour payer nos coûts de production qui s'élèvent à des centaines de milliers de dollars.

Il est important de noter que la réglementation des volumes doit se faire de manière à éviter toute répercussion néfaste non intentionnelle. Lorsque les volumes ont été réglementés en 2014, les entreprises ferroviaires, soucieuses d'accroître les volumes transportés pour répondre à la demande, ont laissé les secteurs ayant de plus longues distances d'acheminement ou des problèmes de logistique crouler sous leurs céréales. Ce fut le cas pour le nord-est de la Saskatchewan.

Les volumes réglementaires imposés s'appliquaient uniquement aux céréales destinées à l'exportation. C'était et c'est encore à ce niveau que les principaux problèmes se posent. Les entreprises ferroviaires ont mis en place les infrastructures nécessaires et ont atteint la plupart des objectifs établis.

Les marchés intérieurs, tant pour la consommation humaine que pour l'alimentation animale, ont été mis en péril en se retrouvant tous deux pendant une longue période sous les niveaux d'entreposage acceptables pour les matières premières. Ainsi, une minoterie de l'est du Canada aurait été à quelques heures près de ne plus pouvoir approvisionner en farine Tim Hortons alors que des provenderies de la vallée du bas Fraser en Colombie-Britannique devaient composer avec des restrictions de livraison. S'il peut vous sembler terrible de ne pas pouvoir passer votre commande quotidienne chez Tim Hortons, la perspective d'un poulailler plein de volailles sans alimentation est un véritable cauchemar pour l'industrie.

L'expérience nous a appris que toute action entraîne une réaction. Des mesures devraient être prises pour veiller à ce que la réglementation des volumes de transport des céréales se fasse de façon équilibrée de telle sorte que les problèmes réglés dans un secteur n'en créent pas pour un autre.

Il a beaucoup été question aujourd'hui d'interconnexion. Cette mesure est cruciale car elle permet aux expéditeurs de magasiner pour trouver des frais de transport moins élevés, et la distance accrue devrait être maintenue. Il est essentiel que le travail des entreprises ferroviaires respecte les règles et l'esprit qui sous-tendent les objectifs d'interconnexion. L'interconnexion est tout simplement un mécanisme visant à créer une certaine concurrence sur un marché qui serait sinon monopolistique. Certains vont jusqu'à dire que l'interconnexion ne fonctionne pas. Nous avons vu certains chiffres peu élevés; Jean-Marc m'en a fourni quelques-uns. Il était notamment question de 4 500 wagons en déplacement. Ce n'est peut-être pas beaucoup, mais il faut absolument s'assurer que cela demeure disponible. Pulse Canada a indiqué que les frais de transport ont diminué d'environ 20 % dans les endroits où l'interconnexion à plus longue distance est accessible.

Merci beaucoup pour le temps que vous m'avez consacré ce matin. Comme on me fait signe, je vais vous faire grâce des dernières pages de mon exposé.

J'espère bien avoir fait le bon choix en m'éloignant ainsi de ma moissonneuse-batteuse.

Des voix: Ah, ah!

•(0955)

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci, monsieur Banack. Nous sommes heureux que vous ayez pu comparaître devant le Comité.

[Français]

Je vais maintenant céder la parole à M. Ruest, qui est le représentant de Céréales Canada.

M. Jean-Marc Ruest (vice-président du conseil d'administration, Céréales Canada): Merci, monsieur le président et membres du comité.

Je m'appelle Jean-Marc Ruest et je suis vice-président du conseil d'administration de Céréales Canada.

[Traduction]

Cereals Canada est un organisme qui forme une chaîne de valeur et qui compte parmi ses membres des agriculteurs et des entreprises de développement de semences et de cultures, de transport, d'exportation et de transformation. Le mémoire qui a été remis aux membres du Comité inclut d'autres renseignements sur l'organisme.

Au nom de Cereals Canada, je tiens à remercier le Comité permanent de nous avoir invités à comparaître devant lui aujourd'hui. La réforme de la loi régissant le transport ferroviaire du grain est essentielle en vue de permettre au Canada de répondre à l'augmentation de la demande et de conserver sa réputation de fournisseur fiable. Si notre cadre de réglementation ne fait pas l'objet d'une réforme, l'ensemble de la chaîne de valeur subira des répercussions négatives, y compris les agriculteurs, les manutentionnaires de grains et les exportateurs.

En vue de discuter efficacement des dispositions de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, j'aimerais tout d'abord dire quelques mots au sujet de l'examen de la Loi sur les transports au Canada. L'examen de la Loi a été accéléré en raison de la crise qui a secoué le transport du grain en 2013-2014. La crise a entraîné des répercussions sur l'ensemble de la chaîne de valeur et a nui à la marque et à la réputation du Canada à titre de fournisseur fiable de produits agricoles. Elle a causé préjudice aux agriculteurs, aux manutentionnaires de grains, aux exportateurs, aux transformateurs canadiens à valeur ajoutée et finalement à l'économie canadienne dans son ensemble. L'agriculture et l'économie canadiennes n'ont pas les moyens qu'une telle chose se reproduise.

Le rapport de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, aussi appelé le rapport Emerson, n'a pas examiné en profondeur le problème fondamental du pouvoir de marché des compagnies de chemin de fer ni les répercussions de ce pouvoir sur l'offre de services ferroviaires visant à répondre aux besoins des expéditeurs de grain canadiens. Le rapport s'appuie sur une hypothèse selon laquelle le milieu des transports au Canada est concurrentiel. Cette hypothèse ne s'applique pas aux secteurs du grain de l'Ouest canadien. Presque tous les expéditeurs ont recours aux services du même transporteur, doivent payer des prix monopolistiques et sont aux prises avec des stratégies de service caractérisant les monopoles. Par conséquent, le gouvernement doit jouer un rôle essentiel et établir une structure de réglementation permettant d'atteindre un juste équilibre.

Cereals Canada recommande des interventions immédiates ainsi que des exigences à long terme qui contribueront à l'atteinte de nos objectifs communs visant à assurer le succès du système de transport du grain au Canada. Premièrement, pour ce qui est des dispositions de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain et en particulier des dispositions relatives à la prolongation de l'interconnexion, il est recommandé de prolonger pour une durée indéterminée les limites actuelles de 160 kilomètres de l'interconnexion. Cette disposition s'avère un outil efficace pour accroître la concurrence entre les deux compagnies de chemin de fer de catégorie I et au moins un autre transporteur nord-américain. Par sa seule existence, cette disposition offre aux expéditeurs de grain admissibles un outil concurrentiel extrêmement utile leur permettant de négocier avec des fournisseurs de services ferroviaires. Cette disposition concurrentielle procure des avantages, est utilisée et doit être conservée.

Passons maintenant à la quantité minimum de grain. La Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain permet au gouvernement de préciser la quantité minimum de grain que les compagnies de chemin de fer doivent transporter. Cereals Canada recommande de conserver ces dispositions de la Loi au-delà de 2017. Ces dispositions devraient être prolongées jusqu'à l'édiction de dispositions qui assureront véritablement la responsabilité commerciale de tous les participants du système. Les récoltes de 2016 ressembleront à celles de 2013 qui ont précédé la crise du transport. Ces niveaux ne sont pas anormaux; c'est la « nouvelle norme ».

Notre production est diversifiée et est destinée à des pays partout dans le monde, dont le nombre se situe entre 100 et 200. Si nous ne respectons pas nos engagements commerciaux dans chacun de ces marchés, notre réputation à titre de fournisseur fiable subira un préjudice irréparable. Le maintien des dispositions relatives à la quantité minimum permettra au Canada d'agir rapidement et fermement si le système de transport connaît les mêmes ratés que par le passé.

En ce qui concerne les exigences à long terme, Cereals Canada considère qu'il faut nous pencher sur la question de la responsabilité commerciale. Une marque distinctive des relations commerciales modernes est que les parties sont tenues mutuellement responsables au chapitre de leur rendement respectif. Les expéditeurs de grain sont liés depuis longtemps par des normes en matière de rendement assorties de sanctions pécuniaires imposées par l'entremise de tarifs établis unilatéralement par les compagnies de chemin de fer. Toutefois, il n'existe aucun mécanisme auquel peuvent recourir les expéditeurs pour tenir les compagnies de chemin de fer responsables sur le plan commercial de leur niveau de service.

Dans la pratique, en raison du déséquilibre du pouvoir de négociation entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs « captifs », les sanctions infligées par les compagnies de chemin de fer dans les cas de non-exécution ne peuvent pas être fixées au moyen de négociations commerciales. La responsabilisation des compagnies de chemin de fer nécessite l'instauration d'une disposition législative. Sans cela, il y a peu que nous pouvons faire pour régler systématiquement les lacunes dans la prestation des services, et les expéditeurs ne disposeront de pratiquement aucun moyen de tenir les compagnies de chemin de fer responsables lorsqu'elles fournissent un service inadéquat. La responsabilisation à l'égard des engagements en matière de services est une condition préalable de la prévention d'une autre crise dans le domaine du transport du grain.

● (1000)

Nous devons également mieux définir ce qui constitue des services ferroviaires convenables en vertu de la Loi sur les transports au Canada. Les obligations en matière de services des compagnies de chemin de fer sont définies dans la Loi sur les transports au Canada comme la « fourniture d'installations convenables » pour le transport. Ce terme n'est pas bien défini et constitue le point central des débats entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs depuis de nombreuses années.

Le rapport de l'examen de la Loi, ou le rapport Emerson, recommande des modifications à la définition qui, à notre avis, dilueront la définition actuelle des obligations et auront une incidence négative sur la capacité des expéditeurs du secteur du grain et des gens d'autres secteurs de se prévaloir des dispositions concurrentielles figurant dans la Loi sur les transports au Canada. Cereals Canada recommande plutôt que le gouvernement inscrive dans la Loi le principe voulant que la prestation du service ferroviaire repose sur la demande et non sur l'offre. Nous ne pouvons pas nous attendre à ce que l'économie d'un pays puisse tirer pleinement parti des possibilités commerciales internationales lorsque la capacité de fournir des marchandises aux clients internationaux est régie par le fournisseur de services ferroviaires du pays.

Enfin, nous devons examiner les pouvoirs de l'Office des transports du Canada. Le rapport Emerson recommande que l'Office se voie conférer le pouvoir d'enquêter de sa propre initiative sur les problèmes en matière de services des compagnies de chemin de fer de même que de délivrer des ordonnances *ex parte* dans des situations d'urgence. L'attribution de ce pouvoir ferait en sorte que les expéditeurs ne seraient plus les seuls à pouvoir remettre en question les actions des compagnies de chemin de fer lorsque le service est inadéquat, car l'Office serait habilité à enquêter sur les problèmes systémiques et à prendre les mesures qui s'imposent, au besoin. Cereals Canada appuie pleinement cette recommandation du rapport Emerson.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Est-ce la conclusion de vos propos, monsieur Ruest?

M. Jean-Marc Ruest: Ce sont les propos dont je voulais vous faire part ce matin.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

J'invite maintenant Mme Cook, des Producteurs de grains du Canada, à prendre la parole.

● (1005)

Mme Fiona Cook (directrice exécutive, Producteurs de grains du Canada): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je remercie les membres du Comité de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant eux et de commenter certaines dispositions du projet de loi C-30, Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

Je m'appelle Fiona Cook, et je suis directrice exécutive des Producteurs de grains du Canada. Notre organisme se veut le porte-parole national de plus de 50 000 agriculteurs de partout au Canada qui produisent avec soin diverses cultures, y compris du blé, du blé dur, de l'orge, du canola, de l'avoine, du maïs, du soya, des pois et des lentilles.

Nous appuyons la décision prise par le gouvernement plus tôt cette année de prolonger d'une autre année certaines dispositions du projet de loi C-30, soit jusqu'à la fin juillet 2017. J'aimerais mettre l'accent aujourd'hui sur l'augmentation à 160 kilomètres de la limite d'interconnexion pour les provinces des Prairies. Je suis ici pour vous expliquer pourquoi cette mesure est importante pour les agriculteurs et pourquoi nous croyons que le gouvernement devrait la rendre permanente.

Annuellement, nous exportons environ 50 % de nos grains. Dans 94 % des cas, c'est transporté par train. Pas moins de 77 % de ces exportations sont transportées par rail à destination d'installations portuaires; 17 % empruntent une liaison ferroviaire directe vers les États-Unis et le Mexique, par exemple; et environ 5 % sont transportées par camion. Près de 70 % de notre blé est exporté, et certains produits de base dépendent encore plus des exportations. Plus de 90 % du canola canadien, y compris les semences, le tourteau et l'huile, est exporté annuellement. Plus de 90 % de l'avoine canadienne est exportée aux États-Unis. Les légumineuses canadiennes connaissent un grand succès. Nous les exportons dans plus de 150 pays. En fait, nous sommes le plus important exportateur de lentilles et de pois dans le monde.

Il n'est pas seulement question des exportations. Nous avons des transformateurs canadiens à valeur ajoutée qui ont également besoin d'avoir accès à des services ferroviaires fiables et constants: les minotiers de blé, les usines de trituration du canola, les minotiers d'avoine et les malteries dépendent énormément du réseau ferroviaire pour le transport en sol canadien de matières premières. Dans bien des cas, ils dépendent aussi des chemins de fer pour expédier des produits finis dans les marchés canadiens et extérieurs. Bon nombre de ces installations ont des chaînes de production très modestes et adoptent le concept de la livraison juste à temps, c'est-à-dire qu'elles reçoivent de petites quantités de matières premières qui sont transformées en produits finis qu'elles expédient en temps opportun. La majorité de ces installations, comme les élévateurs à grains, sont captives d'une compagnie de chemin de fer. Elles se trouvent donc en gros dans un milieu qui s'apparente à un monopole.

L'interconnexion est un outil réglementaire efficace qui peut s'avérer une solution pour les entreprises captives et qui encourage les acteurs du milieu ferroviaire à adopter certains comportements, comme le feraient normalement les forces du marché dans un environnement concurrentiel. En août 2014, la limite d'interconnexion est passée à un rayon de 160 kilomètres. Cela fait en sorte qu'une compagnie de chemin de fer doit transporter des wagons d'un expéditeur jusqu'à une jonction avec un autre chemin de fer. Un accès accru aux chemins de fer des compagnies concurrentes est une bonne chose pour les agriculteurs. Cela donne de nouvelles options de transport pour les manutentionnaires et les transformateurs de grains, ainsi qu'un nouvel outil dans les négociations avec les compagnies de chemin de fer pour obtenir de meilleurs services, de meilleurs prix et de meilleures modalités.

L'élargissement du rayon à 160 kilomètres reflète mieux le vaste territoire des Prairies et la nature du transport du grain dans l'Ouest canadien. Le rayon de 30 kilomètres qui était prévu au départ était pensé en fonction des centres urbains et du transport des produits aux installations portuaires. Cela englobait un très faible nombre d'installations pour le chargement de grains: 6 % des installations y avaient accès lorsque le rayon était de 30 kilomètres. Maintenant que le rayon est de 160 kilomètres, 92 % y ont accès.

Lorsque les manutentionnaires et les transformateurs de grains ont des problèmes quant aux services ferroviaires, cela affecte directement la capacité des agriculteurs de vendre leurs grains et

de générer des rentrées de fonds pour financer leurs activités. Cette situation a également des répercussions sur le prix que les manutentionnaires de grains paient pour les grains, les oléagineux et les cultures spéciales du Canada.

Chaque commande de wagon-trémie compte. Dans une chaîne d'approvisionnement complexe qui s'étend en moyenne sur 1 520 kilomètres, la capacité des compagnies de chemin de fer de transporter des produits agricoles vers un point d'exportation est essentielle pour tous les acteurs de cette chaîne d'approvisionnement, en particulier les agriculteurs. Si les manutentionnaires ou les transformateurs de grains ne peuvent pas transporter les produits, les commandes et les prix diminuent pour les agriculteurs. Cela agit comme un signal pour réduire la quantité de grains qu'ils offrent. Cela occasionne des pertes de revenus pour les agriculteurs, parce qu'ils doivent vendre des grains en dehors des périodes de pointe. Cette situation peut également nuire aux ventes futures si les autres ont perdu confiance dans les expéditeurs canadiens et leur capacité de livrer à temps des produits.

L'interconnexion du trafic ferroviaire donne aux producteurs de grains canadiens des solutions de rechange pour ce qui est des services ferroviaires. Le règlement a déjà permis d'établir des tarifs de fret et des services plus concurrentiels, et les agriculteurs en ont directement profité. Ils ont constaté une diminution des coûts et ont plus de latitude en vue d'obtenir des services ferroviaires là où ils en ont besoin.

À vrai dire, la plus importante utilisation de l'interconnexion est en fait passive. Certains élévateurs profitent du droit d'interconnexion pour demander un prix d'interconnexion, tandis que d'autres s'en servent comme levier dans leurs négociations avec les compagnies de chemin de fer. La simple existence de l'option peut donner aux expéditeurs ce dont ils avaient besoin pour obtenir de meilleures modalités. Les expéditeurs rapportent qu'après avoir eu recours à l'interconnexion et à l'autre chemin de fer pour transporter des cargaisons la première compagnie de chemin de fer a souvent offert de meilleurs prix et de meilleures modalités.

- (1010)

Selon le programme de surveillance du grain, pour la campagne agricole en date du 20 mai 2016, l'interconnexion a permis de réaliser des économies de près de 4 millions de dollars et d'ajouter près de 1 300 wagons de plus sur les réseaux.

La production canadienne de grains a connu une croissance stable d'environ 3 % par année durant plus d'une décennie, et nous nous attendons à ce que cette tendance se poursuive. Mes collègues l'ont confirmé ce matin. La production future ne dépend pas seulement de la capacité des agriculteurs d'avoir accès à de nouvelles technologies et de les mettre en pratique; elle dépend également de notre capacité de tirer profit des débouchés croissants et des marchés d'exportation actuels et émergents, et nous pouvons compter dans bien des cas sur le programme commercial dynamique du Canada. Nous nous attendons à ce que la campagne agricole de 2015-2016 soit également très bonne; les prévisions varient de 70 à 75 millions de tonnes. La campagne agricole de 2013-2014 au Canada a été une année record. Les récoltes excédaient 90 millions de tonnes. Nous nous attendons à ce que ces tendances se poursuivent.

En conclusion, la nouvelle disposition sur l'interconnexion s'est révélée un outil efficace, et voilà pourquoi nous croyons que le gouvernement devrait la rendre permanente.

Merci beaucoup.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, madame Cook.

Nous allons maintenant passer à la première série de questions.

Je cède donc la parole à Mme Block, pour six minutes.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins et à les remercier de participer aujourd'hui à nos discussions.

Pour vous donner un peu de contexte, je suis une députée de la Saskatchewan. La circonscription que je représente s'étend d'est en ouest et du nord au sud. Elle touche à 9 des 13 autres circonscriptions de la province, et sa superficie est de 29 000 kilomètres carrés, soit la moitié de la Nouvelle-Écosse ou six fois l'Île-du-Prince-Édouard.

Comme vous pouvez vous l'imaginer, lorsque vous traversez ma circonscription, il est possible de voir diverses cultures dans les champs et de constater la diversité des conditions dans lesquelles elles sont produites. J'ai entendu des producteurs de ma circonscription me dire que la campagne agricole actuelle sera exceptionnelle et que cela deviendra probablement la norme, comme vous l'avez souligné.

Les discussions que nous avons aujourd'hui me tiennent énormément à cœur, étant donné que je viens d'une province enclavée et que bon nombre des Canadiens que je représente comptent sur les dispositions de la mesure législative dont il est question.

J'aimerais poser une question à tous les témoins. Dans l'ensemble, diriez-vous que votre niveau de confiance a augmenté par rapport à ce qu'il était il y a trois ans quant à la livraison en temps opportun des grains aux installations portuaires?

M. Jean-Marc Ruest: Je crois bien. Nous avons entendu les compagnies de chemin de fer affirmer qu'elles sont prêtes à transporter les récoltes. Elles ont été informées de la taille des récoltes, et nous nous attendons bien entendu à ce qu'elles soient prêtes à le faire.

Je crois que les circonstances sont quelque peu différentes de ce qu'elles étaient en 2013. La demande pour l'expédition d'autres marchandises en vrac a diminué. Il devrait donc y avoir plus de capacité disponible pour le transport du grain. À l'heure actuelle, nous ne savons pas à quel point l'hiver sera rigoureux. Il fait froid chaque année au Canada, mais nous sommes optimistes. Nous espérons que tous les éléments seront en place pour assurer le transport des récoltes.

Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter un commentaire. L'une des différences entre la campagne agricole actuelle et celle de 2013 — la quantité est similaire —, c'est que nous constatons une différence sur le plan de la qualité des récoltes, qui est beaucoup moins homogène, ce qui rend le tout difficile à transporter. Une centaine de wagons de blé n'est pas qu'une centaine de wagons de blé. Si la qualité du blé varie ou que le blé a différentes caractéristiques en raison des régions, nous ne pouvons pas tout bonnement les mélanger. L'ordre et la précision du transport ferroviaire seront très importants cette année.

M. Humphrey Banack: Je crois que la logistique sera meilleure cette année. Je crois que c'est une question de temps. Tous les acteurs dans le milieu du transport du grain et de la chaîne de valeur des grains ont tiré des leçons de 2013, y compris Richardson et les entreprises céréalières. Ils ont compris les grains qu'il faut acheminer

aux installations portuaires pour répondre aux demandes, et les compagnies de chemin de fer ont pris des mesures pour s'assurer d'y arriver. Je crois que nous pouvons nous attendre à plus. Si nous ne pouvons pas apprendre de nos expériences passées... et je suis persuadé que les acteurs de la chaîne de valeur ont appris... les compagnies de chemin de fer sont également incluses. Comme Jean-Marc l'a dit, nous constatons actuellement que le transport se déroule bien. Nos envois groupés vont bon train. Nous espérons seulement que cela se poursuivra tout au long de l'année.

La météo sera un défi. Qui peut prédire ce que l'hiver nous réserve? Si vous êtes du nord-est de la Saskatchewan, vous comprenez parfaitement ce qu'étaient les défis en 2013 pour certains des points d'expédition les plus éloignés dans l'ouest du Canada et les processus relatifs au volume que nous avons suivis, comme je l'ai mentionné dans mon exposé. Dans l'ouest de l'Alberta, il y avait des points d'expédition qui n'avaient jamais eu autant de services, parce que c'était la plus courte distance pour atteindre des installations portuaires, et c'est depuis ces endroits que les compagnies de chemin de fer transportent les grains.

• (1015)

Mme Kelly Block: Merci.

Vous avez mentionné certains des avantages associés aux mesures prévues aux termes du projet de loi C-30, mais pouvez-vous nous dire si les modifications proposées dans le projet de loi ont une incidence sur le moment que les expéditeurs choisiront pour présenter leurs demandes de ramassage afin d'obtenir le meilleur prix possible?

M. Jean-Marc Ruest: C'est une question difficile. Je ne crois pas que cela ait une incidence sur le choix du moment, car ce choix est toujours fondé sur les signaux qu'envoient les marchés, sur la demande des marchés, sur la demande des consommateurs, etc. Je ne crois pas que cela a changé. Ce qui a peut-être changé, c'est la fréquence avec laquelle les compagnies de chemin de fer répondent à ces demandes. Comme les témoins de l'Office des transports du Canada nous l'ont dit, ce matin, au nom des expéditeurs, nous croyons que les dispositions en matière d'interconnexion en particulier ont été utiles pour améliorer le niveau de services et la fiabilité des services.

Mme Kelly Block: D'accord.

L'une des recommandations du rapport Emerson était d'exempter les grains conteneurisés du revenu admissible maximal. J'aimerais savoir si les expéditeurs que vous représentez profiteraient de cet avantage si les compagnies de chemin de fer pouvaient l'offrir.

M. Jean-Marc Ruest: Les expéditeurs qui sont membres de Cereals Canada oeuvrent tous dans le transport en vrac. Nous exploitons des réseaux de silos-élévateurs et des terminaux portuaires. C'est virtuellement 90, voire 95 % de toutes les cultures de l'Ouest canadien qui voyagent en vrac. C'est le moyen de transport le plus efficace.

Que des intervenants choisissent sur une base individuelle d'investir dans leurs systèmes pour prendre une part accrue au transport par conteneurs, c'est possible, mais c'est une démarche qui n'est pas donnée. Du reste, je ne crois pas que cela augmente nécessairement l'efficacité du système. L'efficacité du système est fondée sur la dynamique suivante: transporter le plus de grains possible, aussi vite que possible.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Ruest.

Je cède maintenant la parole à M. Iacono, pour six minutes.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Merci aux membres du groupe d'experts de s'être déplacés aujourd'hui.

Je vais partager mon temps de parole avec ma collègue Julie.

Cette question s'adresse à vous trois. Le chemin le plus économique et le plus rapide pour acheminer le grain des Prairies sur les marchés internationaux est la route de l'Ouest, principalement via le port de Vancouver. Or, il semble y avoir des problèmes de congestion et d'ouverture de ce côté-là. Serait-il possible d'expédier une partie des récoltes par la route de l'Est, jusqu'au port de Montréal, par exemple, qui prend déjà en charge un certain tonnage céréalier?

M. Jean-Marc Ruest: C'est vraiment une question économique. Vous pouvez avoir la capacité additionnelle pour exporter via d'autres ports, mais les coûts pour ce faire — à cause de la logistique des navires, etc. — vont peut-être dépasser le prix de vente de la denrée sur les marchés... Nous vendons au monde entier. Le client à l'étranger compare les prix du Canada avec ceux d'autres pays, alors nos prix doivent être concurrentiels, et c'est là qu'entrent en jeu tous les éléments associés au transport — le bateau, le train, etc. Bref, il est parfois judicieux sur le plan économique de passer par l'est plutôt que par l'ouest, et d'autres fois où ce ne l'est pas. Ce que nous avons constaté, c'est une baisse des tarifs de fret pour les navires, ce qui, pour un expéditeur, est un avantage découlant du ralentissement économique à l'échelle mondiale. La conséquence de cela, c'est que la ligne à partir de laquelle il est plus profitable de passer par l'est que par l'ouest s'est déplacée un peu plus vers l'ouest. Avant, cette ligne se situait dans l'est de la Saskatchewan, mais maintenant, elle se déplace. L'attrait commercial de l'est commence de plus en plus loin à l'ouest, mais il existe tout de même un point à partir duquel il n'est plus commercialement faisable pour des localités de l'Ouest de passer pas l'est.

M. Angelo Iacono: Quel tonnage expédiez-vous par l'est, à l'heure actuelle?

M. Jean-Marc Ruest: Pardonnez-moi, mais je l'ignore.

Mme Fiona Cook: Je peux vous trouver cette information, si vous le désirez.

M. Humphrey Banack: Je crois que ce serait important de le savoir. Comme l'a dit Jean-Marc, nous sommes de grands cultivateurs de grains et d'importants fournisseurs pour les compagnies cérésières, et la décision commerciale d'aller vers l'est ou vers l'ouest leur appartient. Nous sommes en compétition avec le monde entier. Nous devons acheminer ces produits au marché final à un prix raisonnable, alors, selon moi, dans l'intérêt de l'Ouest canadien, le chemin le plus judicieux sur le plan commercial est le meilleur chemin.

• (1020)

M. Angelo Iacono: Qu'arriverait-il si l'important outil de négociation qu'est la limite d'interconnexion de 160 kilomètres disparaissait? Quelle incidence cela aura-t-il sur les négociations?

M. Jean-Marc Ruest: Je crois que nous reviendrons au statu quo, à ce qui existait avant l'adoption du projet de loi C-30. Nous reviendrons à l'utilisation d'interconnexions restreintes, puisqu'il y a très peu de connexions entre les silos-élévateurs existants et des chemins de fer à 30 kilomètres... Je ne sais pas combien il y en a, mais je dirais qu'environ 6 % des expéditeurs auraient accès à un

point d'interconnexion. La possibilité d'interconnexion serait donc perdue, ainsi que la possibilité d'utiliser cela comme argument pour négocier les tarifs et les services des compagnies de chemin de fer.

M. Angelo Iacono: C'est tout. Merci.

Mme Julie Dzerowicz: Je suis au centre-ville de Toronto. Le secteur est traversé par 13 kilomètres de chemins de fer. C'est donc un sujet qui m'intéresse. J'ai une question rapide à vous poser. Il semble que vous êtes tous très favorables à l'interconnexion, mais, étant donné la vitesse à laquelle se transforme la concurrence, les changements qui se produisent à l'échelle mondiale et les changements climatiques, croyez-vous que ce soit la seule solution viable à long terme, ou croyez-vous qu'il existe d'autres solutions que nous devrions examiner?

Les avantages de l'interconnexion pour le grain et le transport des céréales semblent évidents. Les mêmes avantages s'appliquent-ils aux autres denrées? Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

Mme Fiona Cook: Je peux répondre à la partie de votre intervention qui concerne les autres denrées. L'interconnexion pourrait être bénéfique, mais en ce qui concerne les autres denrées produites dans l'Ouest canadien, il faudrait qu'elle soit élargie encore plus. La limite n'a pas été repoussée suffisamment pour les entreprises qui produisent des engrais, ou pour les sociétés pétrochimiques de cette région. Il est question de 160 kilomètres, mais en ce qui concerne le grain, nous aimerions que la limite soit portée à 250 kilomètres afin que tous les silos-élévateurs puissent avoir accès à une connexion. L'interconnexion profite absolument aux autres denrées, mais la distance devrait être augmentée.

M. Jean-Marc Ruest: Pour ce qui est de votre première question, je répondrais non, cette solution n'est pas la seule. Comme je l'ai dit dans ma présentation, le problème que nous avons est l'absence de concurrence. Lorsque vous êtes un expéditeur captif, vous n'avez pas le loisir de changer de fournisseur. Votre capacité de négocier des tarifs équitables et le service raisonnable auquel vous auriez droit dans une autre relation commerciale n'existent pas. La bonification de la distance d'interconnexion vous fournit au moins un de ces outils, c'est-à-dire la capacité de confier vos affaires à un concurrent. Par voie de règlements, la mesure permet de créer une concession à valeur juridique dans ce marché concurrentiel.

L'autre partie, comme je l'ai dit dans mon intervention, c'est la capacité de négocier des ententes de services. Plutôt que d'opérer sous la menace constante d'un déplacement des services, nous serions en position de négocier des ententes de service reprenant ce qui serait négocié commercialement dans une entente fondée sur la concurrence. Voilà les autres types de dispositions qui, selon nous, devraient être offerts.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci.

Monsieur Aubin, vous avez la parole et vous disposez de six minutes.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Je remercie nos invités d'être parmi nous et de nous faire profiter de leur expertise.

Je reviens moi aussi sur ces 160 kilomètres d'interconnexion. Ma question s'adresse aux trois témoins et j'aimerais que la réponse, si vous la connaissez, soit la plus précise possible.

Pouvez-vous estimer quelle est la réduction du prix des services ferroviaires lorsqu'on a recours à cette disposition?

M. Jean-Marc Ruest: Les grands exportateurs de grain canadiens ont mis sur pied une initiative dans le cadre de laquelle on tient compte du nombre de fois où le recours a été utilisé. Cette information est recueillie par ce qu'on appelle le *grain monitor*, qui révise et analyse les données en matière de transport ferroviaire.

Selon le rapport qu'on nous a soumis — et Mme Cook y a fait allusion plus tôt —, le nouveau recours a fait en sorte que 4 800 wagons ont été interchangeés. Les exportateurs ou les transporteurs de grain rapportent qu'on aurait ainsi sauvé environ 5,2 millions de dollars. Dans une perspective très large, si on parle du coût total du transport, ce ne sont pas des sommes incroyables, mais cela indique que ce recours, qui est encore très récent, est utilisé et est efficace en plus de permettre de réaliser des économies.

• (1025)

M. Robert Aubin: D'après ce que je comprends, c'est en bonne partie un levier de négociations. De plus, l'interconnexion vous permet maintenant d'obtenir ce qu'une entente sur les niveaux de service avec les compagnies ferroviaires ne vous permettait pas nécessairement d'obtenir auparavant.

Est-ce exact?

M. Jean-Marc Ruest: Oui, absolument. Comme nous l'avons dit, cet outil nous donne un pouvoir de négociations que nous n'avions pas auparavant. Ce n'est toutefois pas aussi bon qu'une entente claire, précise et à long terme sur laquelle on peut s'appuyer. D'une demande à l'autre, c'est vraiment de nature transactionnelle, mais c'est tout de même très important.

M. Robert Aubin: Dans vos présentations, vous avez tous parlé de la qualité de la récolte de cette année.

[Traduction]

M. Humphrey Banack: Je ne reçois aucune traduction.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): J'envoie immédiatement quelqu'un vous aider à cet égard.

M. Robert Aubin: Dans vos présentations, vous avez tous parlé de la qualité de la récolte de cette année. Vous avez également mentionné qu'il n'y aurait vraisemblablement pas de problème.

Le fait qu'il n'y ait pas de problème en 2016 est-il aussi conjoncturel? Nous savons que les récoltes qui nous paraissaient exceptionnelles en 2013 vont devenir la norme, et c'est tant mieux. Toutefois, le transport du grain est-il assuré parce que d'autres secteurs des ressources naturelles, par exemple, utiliseront moins le transport ferroviaire en 2016? Si c'est le cas, nous n'aurons pas trouvé la solution au problème. Quand les deux secteurs de l'économie iront bien, on aura le même problème.

M. Jean-Marc Ruest: C'est exact.

Tout d'abord, je pense que dans le domaine de l'agriculture, on a toujours été éternellement optimistes et on est en début de saison.

Par ailleurs, comme vous l'avez précisé, l'environnement économique actuel fait en sorte que la demande des autres secteurs est moins grande qu'elle ne l'était en 2013. Je crois que notre secteur a appris par rapport à ce qui s'est passé en 2013. J'espère que les compagnies ferroviaires ont fait les investissements nécessaires pour mieux répondre à la demande de cette année. Les compagnies de grains ont aussi amélioré leurs systèmes.

[Traduction]

M. Humphrey Banack: Je vis dans le centre de l'Alberta. Cette partie de la province est passablement dépendante du pétrole et elle

joue un grand rôle pour le pays. L'industrie du pétrole et du gaz a beaucoup développé les infrastructures pour permettre le transport du pétrole par rail —100 ou 120 endroits de chargement sont destinés à l'expédition du pétrole. Ces infrastructures ne sont pas gratuites et nécessitent beaucoup de planification aux fins d'utilisation future. Par conséquent, lorsque l'économie reprendra du poil de la bête — et elle reprendra du poil de la bête —, nous verrons une croissance dans les autres secteurs, et la demande à l'égard des infrastructures des compagnies de chemin de fer augmentera. Nous espérons qu'un équilibre prévaudra, car comme nous l'avons vu en 2013, beaucoup d'infrastructures ont servi à d'autres denrées au moment où nous en avons besoin. Je crois qu'il y a suffisamment d'infrastructures pour transporter tout ce qui doit être transporté, mais nous devons nous assurer qu'aucune denrée n'est laissée en plan.

Le secteur céréalier est captif. Il y a chaque année de 30 à 40 millions de tonnes à transporter par rail. Parfois, les compagnies de chemin de fer nous font languir et transportent ces denrées quand cela leur convient plutôt qu'au moment où elles doivent être transportées.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Aubin, il vous reste 30 secondes.

M. Robert Aubin: J'aimerais demander à Mme Cook de nous parler du service

[Traduction]

« juste à temps ».

[Français]

C'est un élément auquel un député de l'Est du pays n'a pas vraiment pensé.

Quel est le pourcentage de nos principaux clients canadiens qui redemandent selon vous le service ferroviaire

[Traduction]

juste à temps

[Français]

S'agit-il de 10 % ou de 20 % des clients?

Mme Fiona Cook: Il faut regarder le secteur automobile si c'est

[Traduction]

juste à temps.

[Français]

Je ne pourrais pas vous donner le chiffre exact aujourd'hui, mais je pourrai vous transmettre des données plus tard à ce sujet.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, Mme Cook.

Je cède maintenant la parole à M. Fraser.

[Traduction]

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Je vais commencer par la question de la demande sur les marchés d'exportation.

Je sais que vos activités concernent les plus importants marchés d'exportation de notre pays, mais où est située la demande grandissante dont vous avez parlé dans votre exposé? À quel endroit dans le monde la demande pour les produits céréaliers du Canada est-elle la plus forte?

•(1030)

M. Jean-Marc Ruest: Nous constatons une croissance tangible en Asie, dans les sociétés en développement, au fur et à mesure que ces économies s'améliorent. L'une des premières choses qui s'améliorent, c'est la qualité de la nourriture, et le Canada fournit des produits alimentaires de haute qualité qui sont très recherchés un peu partout dans le monde. Les marchés en croissance sont principalement en Asie.

M. Sean Fraser: Nos infrastructures maritimes du côté du Pacifique sont-elles adéquates pour faire le lien entre les chemins de fer et les ports, et ainsi permettre l'acheminement de nos produits vers les marchés asiatiques?

M. Jean-Marc Ruest: Si vous examinez les parties du réseau que les expéditeurs de grain exploitent, les terminaux céréaliers — plus spécifiquement dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert —, la capacité disponible est excédentaire. Nous sommes encore capables de répondre à des récoltes de cette taille, et aux autres encore plus imposantes qui viendront.

Les infrastructures de Vancouver et les infrastructures ferroviaires qui alimentent principalement les terminaux de la rive nord posent certains problèmes qui devront être réglés pour la suite des choses. Il est question de construire un troisième terminal sur la rive nord de Vancouver, mais on se pose de sérieuses questions quant à la capacité des infrastructures d'accueillir ce troisième terminal. Ce sont des questions auxquelles il faudra répondre, des aspects dont il faudra tenir compte.

M. Sean Fraser: Si nous avons une récolte comme en 2013 — et selon tout ce que l'on rapporte, il semble que ce sera le cas — et que nous avons un mauvais hiver, nous nous retrouverons peut-être dans la même situation. Resterons-nous pris avec des produits entreposés indéfiniment, ou pouvons-nous espérer qu'ils se retrouvent un jour sur les marchés?

M. Jean-Marc Ruest: Oui, ils finiront pas se retrouver sur les marchés. C'est la leçon que nous avons apprise au fil de l'histoire. Le hic dans ce scénario, c'est que nous ne profitons pas des périodes de pointe des prix. Dans n'importe quelle relation commerciale, la présence d'un vendeur consentant et d'un acheteur consentant est névralgique, mais il est tout aussi important d'être en mesure de fournir le produit au moment où l'acheteur souhaite en faire l'acquisition. Le fait de se dire que le produit finira par trouver preneur ne suffit pas. Nous devons être en mesure de répondre à la demande en termes de qualité, de quantité et de prix, et de le faire au moment où les acheteurs veulent que la transaction se fasse.

M. Sean Fraser: Tout à fait. Je vais céder une partie de mon temps de parole.

Rapidement, il semble que le plus grand avantage de l'interconnexion n'est pas que les gens s'en servent physiquement, mais qu'il y ont recours à la table des négociations. Est-ce le principal avantage pour les fournisseurs?

Mme Fiona Cook: D'après ce que j'ai entendu, je dirais oui. Espérons que cela nous permettra aussi de nouer des liens commerciaux plus forts pour le long terme.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Je souhaite partager mon temps de parole avec M. Sikand.

M. Gagan Sikand: Merci.

Monsieur Ruest, vous avez dit plus tôt que la majorité des interconnexions se faisaient au-delà de la limite de 30 kilomètres. Les experts du groupe précédent — l'Office des transports du

Canada — nous ont dit que les gens qui avaient recours à cette disposition étaient plus près de la limite de 30 kilomètres que de celle de 160, alors qu'en est-il?

M. Jean-Marc Ruest: Oui. Je ne suis pas certain de savoir de quels chiffres ils parlent, mais ce sont eux qui font les règlements, et leurs données sont fiables. La donnée que je connais mesure l'utilisation de la limite d'interconnexion prolongée, et cela couvre tout ce qui dépasse les 30 kilomètres. Je ne sais pas exactement ce qui est utilisé en deçà de 30 kilomètres. Ce que je sais, c'est qu'il n'y a pas beaucoup de points d'expédition qui sont à l'intérieur de cette zone. Il y en a tout de même quelques-uns, et il semble qu'ils font un bon usage de la limite d'interconnexion de 30 kilomètres existante. En ce qui a trait à la limite prolongée, l'information que j'ai est la suivante: pour la campagne agricole 2015-2016 — qui va du 1^{er} août 2015 au 1^{er} août 2016 —, 4 795 wagons ont circulé en dehors de la limite d'interconnexion de 30 kilomètres. La distance la plus longue dans ces zones a été de 125 kilomètres, et la plus courte, de 33 kilomètres, c'est-à-dire tout juste au-delà des 30 kilomètres.

M. Gagan Sikand: Madame Cook, dans votre déclaration liminaire, vous avez dit que l'interconnexion avait permis de faire des économies de 4 millions de dollars. Pouvez-vous nous en dire plus long à ce sujet?

Mme Fiona Cook: Oui. Et d'ailleurs, nous avons mis cette statistique à jour depuis.

Monsieur Ruest, je crois que vous connaissez mieux cette question que moi.

M. Jean-Marc Ruest: Selon les mêmes données colligées par Quorum Corporation, qui est le surveillant des grains pour les expéditeurs — et ce sont des chiffres fournis par les expéditeurs eux-mêmes —, les économies rapportées s'élèvent à 5,2 millions de dollars. Il s'agit de la différence entre les taux appliqués auparavant et les taux qui ont pu être négociés grâce aux dispositions sur l'interconnexion.

•(1035)

M. Gagan Sikand: Merci beaucoup.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

Pour commencer la deuxième ronde de questions, je cède la parole à M. Vance Badawey.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

J'aimerais étoffer les questions que j'ai posées à l'Office des transports du Canada concernant le portrait économique d'ensemble et le recours aux infrastructures en transport pour tenter de stimuler l'économie.

Vous avez signalé tout à l'heure que nous devons affronter la concurrence sur le marché mondial, et que, dans une certaine mesure, la simple raison pour laquelle nous peinons à faire cela est que nous ne disposons peut-être pas d'infrastructures qui permettent à notre économie de se développer. C'était inquiétant, ce matin, d'entendre les gens de l'Office des transports du Canada affirmer que ce n'était pas leur rôle d'assurer l'intendance d'une stratégie économique dont vous faites partie. Cela dit, j'aimerais bien que cet état de fait change et que nous élargissions le mandat de l'Office des transports du Canada afin de lui permettre d'agir comme intendant d'une éventuelle stratégie économique.

Croyez-vous que c'est la direction que nous devrions prendre? Pour dire vrai, nous n'avons personne pour tenir les rênes de la stratégie économique, pour mettre au point des politiques appropriées en fonction de cette stratégie, pour veiller à une meilleure intégration du réseau de transport et, partant de là, pour piloter les investissements en matière d'infrastructures dans ces secteurs névralgiques pour l'économie et les transports, tant pour l'immédiat que pour le long terme. J'aimerais vous entendre là-dessus, car je suis persuadé qu'il vous arrive souvent de vous buter à un mur, et que vous n'avez pas d'intendant vers qui vous pourriez vous tourner, et qui pourrait jauger vos besoins et faire avancer le programme économique national dans son ensemble.

M. Jean-Marc Ruest: Il est clair que nous sommes un pays qui dépend des exportations, et il nous arrive de manquer de vision dans l'industrie céréalière. Par exemple, nous estimons que c'est une bonne chose pour nous de bénéficier d'un approvisionnement ferroviaire accru parce que d'autres secteurs sont à la baisse. Ce n'est pas une bonne chose pour le Canada en général. Nous devrions espérer que les autres secteurs se redressent et qu'ils soient aussi prospères, et que nous ayons suffisamment de capacités ferroviaires, de capacités de transport, pour répondre à la demande de tous ces autres secteurs. Nous devrions tous nous réjouir à la perspective de recevoir des bonnes nouvelles. Une récolte importante ne devrait pas être une mauvaise, mais bien une bonne nouvelle. Nous devons trouver une façon de faire en sorte que l'approvisionnement ferroviaire et l'approvisionnement routier en général — l'infrastructure de transport — ne dictent pas la production économique au Canada. Lorsqu'il est question d'installations convenables, nous devons trouver une façon de nous assurer qu'elles nous permettent de répondre à la demande de tous ces secteurs pour qu'ils puissent tous être prospères et produire à pleine capacité au lieu de toujours rationner l'approvisionnement ferroviaire en fonction de ce que les transporteurs ferroviaires décident d'offrir.

Qu'on y arrive ou non en donnant à l'Office des transports du Canada le pouvoir dont nous avons parlé de procéder unilatéralement pour examiner des questions systémiques ou d'autres tendances... mais vous avez raison, il faut trouver une façon de faire en sorte que les expéditeurs de tous les secteurs réussissent.

M. Humphrey Banack: Un des problèmes que notre organisme a relevés est celui de la viabilité à long terme — et comme vous l'avez dit, la gérance — du réseau de transport. Qu'il s'agisse de réapprovisionner les wagons-trémies dont nous disposons aujourd'hui ou d'entretenir les lignes de courtes distances et les voies d'évitement que nous pouvons utiliser pour charger les wagons de producteurs, toutes ces choses font partie intégrante d'un réseau de transport viable pour transporter le grain de l'Ouest canadien. Je sais que nous avons un certain nombre de lignes de courtes distances; je crois qu'il y en a 13 au Manitoba et 14, 15 ou 16 dans les Prairies. Elles font toutes partie du réseau de transport. Bien que modestes, elles offrent aux producteurs de ces secteurs la possibilité de transporter leurs produits.

Et qu'il s'agisse de l'OTC ou d'un organisme global quelque part, quelqu'un doit avoir pour mandat de veiller à ce que l'on dispose de l'infrastructure pour tout gérer. Nous ne pouvons pas dire aujourd'hui qu'il nous manque de wagons pour nous rendre compte, trop tard, qu'il nous est impossible d'en construire pour la semaine suivante.

M. Vance Badawey: Excellent, merci.

M. Ken Hardie: Je serai bref. Personne n'a mentionné Churchill. Il semblerait que nous l'ayons perdu. Est-ce important pour vous? Soyez bref, je vous prie.

M. Jean-Marc Ruest: Je serai bref, oui.

Ce n'est pas important du point de vue d'un expéditeur de grain. La taille de l'installation et la durée limitée de la saison d'expédition font en sorte qu'il ne s'agit pas d'une installation importante dans le réseau de la manutention du grain.

• (1040)

M. Ken Hardie: D'accord.

Madame Cook, vous avez mentionné que la concurrence pour ce qui est des coûts est un des résultats de l'interconnexion, mais vous avez aussi parlé de capacités. L'interconnexion accroîtra-t-elle les capacités? Encore une fois, soyez brève.

M. Jean-Marc Ruest: Oui, car il est possible de faire appel à d'autres transporteurs ferroviaires des États-Unis qui renforcent les capacités.

M. Ken Hardie: Merci, madame Cook.

Des voix: Oh, oh!

M. Ken Hardie: En fait, monsieur Ruest, je veux vous donner une chance de plus d'y répondre. En termes simples, j'ai posé une question à l'OTC concernant le déséquilibre relatif à la responsabilité commerciale. Si la cargaison de l'expéditeur n'est pas là à temps, il se fait escroquer par le chemin de fer. Si vos produits ne sont pas prêts lorsque les wagons arrivent, vous vous faites flouer par le chemin de fer. Cependant, si le chemin de fer n'est pas à la hauteur, j'ai l'impression que c'est sans conséquence réelle, du moins pas dans le projet de loi C-30. Est-ce exact?

M. Jean-Marc Ruest: C'est exact.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup de cette réponse brève.

Je vais maintenant céder la parole à Mme Watts pour une période de six minutes.

[Traduction]

Mme Dianne L. Watts: Merci beaucoup. Je serai brève.

Nous venons de parler du projet de terminal céréalière à North Vancouver et de l'infrastructure s'y rapportant. Quand on examine le besoin d'un nouveau terminal céréalière, constate-t-on que les capacités actuelles sont inadéquates ou qu'il n'y a pas lieu d'élargir le secteur?

M. Jean-Marc Ruest: Depuis 2013, nous avons constaté que la capacité du terminal est suffisante sur la côte Ouest. Si des joueurs individuels décident qu'ils veulent construire leurs propres biens, ils prennent une décision commerciale en fonction de leurs besoins. Cependant, du point de vue de l'infrastructure, nous croyons que les capacités existantes sont suffisantes.

Mme Dianne L. Watts: Oui, c'était ma question.

Mme Kelly Block: J'ai une question. Que croyez-vous qu'on veuille signifier lorsqu'on dit que les tarifs d'interconnexion réglementés « doivent indemniser les compagnies de chemin de fer et être justes pour celles-ci » et, selon vous, quel pourcentage du tarif commercial les indemnise et est juste envers eux?

Mme Fiona Cook: Il est très difficile de se prononcer sur les tarifs, car la majeure partie de l'information est négociée en toute confidentialité. J'ai bien peur de ne pas avoir de réponse à cette question.

Mme Kelly Block: D'accord. Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Il reste trois minutes.

Étant donné que des témoins ont parcouru une grande distance pour venir à cette réunion, je propose que nous permettions à un représentant de chaque parti de poser une dernière question afin de conclure à ce sujet. Nous terminerons donc la réunion un peu plus tard que prévu, mais cela laisserait une ou deux minutes à un représentant de chaque parti pour poser une dernière question. Les membres du Comité sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Comme c'est le cas, M. Badawey va commencer et je céderai par la suite la parole à M. Aubin.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Fiona, vous n'avez jamais eu la chance de donner de réponse concernant la stratégie économique globale. Bien entendu, faire appel à vous s'inscrit dans cette économie, mais les investissements dans l'infrastructure doivent vous donner la possibilité de participer davantage à cette économie.

Mme Fiona Cook: Comme vous le savez, le Canada souffre d'une faible croissance de la productivité. Nous sommes victimes de notre territoire naturel et de nos longues distances, mais nous devons avoir un réseau de transport qui nous permette d'être concurrentiels. L'industrie agroalimentaire cherche à nourrir deux milliards de personnes de plus d'ici à 2050. Le Canada dispose du capital naturel et de l'industrie agricole novatrice pour ce faire, mais nous devons pouvoir expédier ces produits vers le marché.

En ce qui concerne l'Office et le rôle qu'il joue, nous venons de soumettre des commentaires à Transports Canada concernant la prochaine stratégie de transport. Il est très important que l'Office ait la capacité d'enquêter et de pouvoir prendre des initiatives lorsqu'il détecte un problème dans le réseau de transport. À l'heure actuelle, les expéditeurs doivent présenter une plainte officielle et passer par le système juridique.

M. Vance Badawey: C'est là où je veux en venir.

Mme Fiona Cook: Aux États-Unis, le Surface Transportation Board a plus de pouvoir d'enquête et peut prendre ses propres décisions.

M. Vance Badawey: Nous devons aussi nous charger de la gérance de la stratégie globale, donc recommander qu'on investisse dans la stratégie. Voilà où je veux en venir.

•(1045)

Mme Fiona Cook: Peut-être qu'il nous faut travailler aussi avec un des ministères à vocation économique.

M. Vance Badawey: En effet.

Excellent. Merci.

Merci, monsieur le président.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

Monsieur Aubin, vous avez la parole.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Je pense qu'on a bien compris l'efficacité de la mesure des 160 kilomètres dans le cadre de cette négociation. En effet, sans cette mesure, les compagnies ferroviaires auraient un quasi-monopole.

Avez-vous d'autres suggestions qui pourraient rendre cette négociation plus équitable entre les compagnies ferroviaires canadiennes et les producteurs que vous représentez?

M. Jean-Marc Ruest: Nous avons proposé d'avoir la capacité ou le droit de négocier des ententes de services directement avec les compagnies ferroviaires, lesquelles ententes contiennent des éléments de responsabilité financière mutuelle lorsqu'il y a un manquement aux obligations négociées. En vertu de la loi actuelle, nous pouvons participer à ces négociations, sauf que l'arbitre n'est pas en mesure d'imposer des sanctions pécuniaires en cas de manquement. C'est vraiment à cet égard qu'il y a un grand vide.

Les ententes devraient être valides pour une plus longue période. Le processus de négociation est complexe pour arriver à ces ententes et le fait qu'elles arrivent à échéance après une année me semble une période un peu courte.

[Traduction]

M. Humphrey Banack: Nous sommes d'accord. Nous sommes favorables à un processus solide d'accord sur les niveaux de service entre les expéditeurs et les producteurs de grain. Nous devons gérer les personnes qui font directement affaire avec les chemins de fer. En raison de leurs petites tailles, nos lignes courtes ont vraiment de la difficulté à trouver de bons accords sur les niveaux de service. En ce moment, les amendes et les paiements sont unilatéraux. Les terminaux de notre secteur obtiennent leurs wagons, et s'ils ne les chargent pas et ne les préparent pas dans les 24 heures, ils perdent leur tarif d'expéditeur en vrac. Même si une entreprise a investi beaucoup de temps, d'effort et d'argent pour s'assurer que ses wagons étaient chargés dans les 24 heures, il est possible que les wagons restent en gare pendant trois jours par la suite, et ce, sans conséquence pour les chemins de fer. S'ils vous disent que vos wagons seront prêts le mercredi et qu'ils n'arrivent pas avant vendredi, ils ne sont pas pénalisés pour ce mauvais service. C'est crucial. Cela coûte cher au système de manutention des grains et cela finit par me coûter cher à moi, le producteur.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

Madame Block, vous avez la parole.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

J'aimerais revenir à la conversation que nous avons eue concernant les tarifs. Je suis consciente du fait que l'Office et vous-même avez dit qu'on ne dispose d'aucune donnée puisque ces tarifs sont exclusifs. Je pense cependant qu'il est intéressant que M. Emerson en parle dans son rapport. On formule une recommandation concernant la méthodologie que l'Office utilise lorsqu'il établit les taux. Je trouve intéressant que personne n'ait vraiment d'opinion sur la différence entre le tarif commercial et celui que l'Office fixe.

J'aimerais que vous vous prononciez sur la recommandation supplémentaire que l'Office soit autorisé à fixer des tarifs d'interconnexion annuellement afin de mieux refléter les coûts réels, et pas seulement quand la réglementation est révisée et publiée. Que pensez-vous de cette recommandation?

M. Jean-Marc Ruest: J'aimerais clarifier un point concernant le manque d'opinion en ce qui touche les tarifs. Si je n'ai pas d'opinion, c'est que je ne suis pas la personne qui connaît le différentiel de prix. Il se peut que certaines personnes au sein d'un organisme ou d'une entreprise aient la réponse, mais ce n'est pas mon cas.

Pour ce qui concerne les taux fixés par l'Office une fois l'an, je pense que c'est utile en raison de la volatilité des coûts et autres. Nous ne travaillons pas dans un environnement statique, les choses changent, et je pense qu'il faut en tenir compte pour que tous les joueurs soient concurrentiels. Les coûts d'opération des chemins de fer doivent être bien reflétés, tout autant que les coûts pour les expéditeurs. Je crois qu'il est avantageux de le faire régulièrement, en temps opportun et avec transparence.

Mme Fiona Cook: J'ajouterais que je pense que le mot clé ici est « transparence », qu'il s'agisse de tarifs, ou encore de la réglementation en tant que telle et de son fonctionnement, car ils sont très complexes. Je pense que plus il y a de transparence, mieux ce sera pour le marché.

M. Humphrey Banack: En vérité, je pense que toutes les personnes qui se trouvent dans cette chaîne de valeur des grains sont conscientes du fait qu'il faut réaliser des profits.

Si les tarifs sont fixés lorsque la loi est mise en oeuvre et qu'ensuite les coûts augmentent et les chemins de fer perdent de l'argent à transporter ces grains, cela nous pose problème. Nous devons éviter qu'une partie de la chaîne ne se retrouve en déficit, car cela briserait la chaîne. Il est, selon moi, très important de fixer ces tarifs régulièrement — que ce soit une ou deux fois l'an — pour s'assurer qu'aucune partie de la chaîne n'est vulnérable.

• (1050)

Mme Kelly Block: Merci.

J'ai une dernière question.

Êtes-vous en faveur du maintien du plafond de revenu?

Mme Fiona Cook: Oui, pour l'instant, en attendant que les questions de service soient réglées.

M. Humphrey Banack: Nous prenons le revenu admissible; c'est ce qu'ils peuvent nous demander de payer pour transporter le grain. Il ne s'agit pas d'un plafond. Il est fondé sur les quantités transportées chaque année ainsi que le nombre annuel de kilomètres. Il ne s'agit

pas véritablement d'un plafond de revenu; c'est un droit qu'ils ont de transporter le grain que nous produisons pour qu'il soit exporté. Nous y sommes très favorables et nous insisterions pour que l'on procède à un examen de l'établissement des coûts afin de vérifier que le revenu admissible se situe au niveau approprié, question d'être justes des deux côtés de cette équation.

Mme Kelly Block: Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Iacono, vous avez le temps de poser une dernière et brève question.

[Traduction]

M. Angelo Iacono: Les sociétés ferroviaires étatsuniennes permettent-elles aux sociétés canadiennes d'accéder à leurs chemins de fer au moyen d'interconnexions, et quelle est la réglementation régissant pareille mesure?

M. Jean-Marc Ruest: Je ne connais pas la réglementation aux États-Unis.

Je sais que les transporteurs canadiens transportent des wagons aux États-Unis, mais je ne sais pas dans quelle mesure ils empruntent leurs propres chemins de fer plutôt que ceux des autres. Il y a interconnexion, mais je ne connais pas le processus par lequel elle s'opère.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci.

Je remercie beaucoup les témoins d'avoir été parmi nous aujourd'hui et d'avoir répondu aux questions des membres du Comité.

Merci beaucoup, monsieur Banack, d'avoir fait ce sacrifice et d'avoir temporairement abandonné vos récoltes pour venir nous rencontrer aujourd'hui. Nous savons à quel point votre présence sur les lieux est importante à cette période-ci de l'année.

Je remercie beaucoup les collègues de leur importante collaboration. Ce fut une bonne séance. L'étude à ce sujet va se poursuivre ultérieurement.

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>