



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 008 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 16 novembre 2004

—
Président

M. Paul Steckle

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

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

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le mardi 16 novembre 2004

• (1105)

[Traduction]

Le vice-président (M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, PCC)): Bonjour à tous. Je constate que le quorum est atteint si bien que nous pouvons ouvrir la séance. Nos audiences d'aujourd'hui portent sur la vente des wagons-trémies et sur la décision que va ou devrait prendre le gouvernement à cet égard.

Nous recevons donc à cette fin, du Canadien National, Ross Goldsworthy, vice-président, Transport des céréales et des fertilisants; du Chemin de fer Canadien Pacifique, Marcella Szel et Janet Weiss; et de la Inland Terminal Association, Robert Davies. Bienvenue à tous.

Nous allons vous demander de faire un exposé chacun de 10 minutes environ, si c'est possible, avant de passer aux questions des députés présents aujourd'hui. Qui veut commencer?

Marcella.

Mme Marcella Szel (vice-présidente, Marketing et ventes (vrac), Chemin de fer Canadien Pacifique): Je vais commencer, monsieur le président; merci beaucoup pour l'invitation.

Tout d'abord, j'aimerais tous vous remercier d'avoir invité Chemin de fer Canadien Pacifique à comparaître devant votre comité aujourd'hui pour parler de l'avenir des wagons-trémies fédéraux. Comme l'a indiqué le président, je m'appelle Marcella Szel et je suis vice-présidente, marketing et ventes (vrac) de Chemin de fer Canadien Pacifique. Je suis accompagnée de Janet Weiss, notre directrice générale des céréales, de Winnipeg.

Nous avons un exposé que j'ai distribué à chacun de vous. Je vais le passer en revue avec vous aujourd'hui et nous serons bien sûr très heureuses de répondre à toutes vos questions par la suite.

Notre exposé est distribué en ce moment-même, désolée.

Pour commencer, j'aimerais souligner que la vente proposée du parc fédéral des wagons-trémies est très importante pour Chemin de fer Canadien Pacifique. Nous croyons qu'elle aura des répercussions importantes sur le système de manutention et de transport des céréales du Canada et plus important encore, sur les agriculteurs canadiens de l'Ouest et leur capacité de percer les marchés céréaliers mondiaux par le jeu de la concurrence.

Nous croyons que les wagons sont là pour l'ensemble de l'industrie céréalière. Nous pensons pouvoir présenter une proposition qui représente la meilleure façon de protéger les efficacités existantes et d'arriver à une meilleure qualité et une meilleure capacité de wagons pour l'avenir.

Je vais d'abord faire brièvement un survol du parc fédéral des wagons-trémies puis, un résumé de ce que nous appelons notre nouveau contrat de bail. Je ferai ensuite quelques observations sur la proposition de la Federal Railcar Coalition. J'espère pouvoir être en mesure de souligner l'un des thèmes essentiels du CFPC, soit

l'efficacité du système de manutention et de transport des céréales dans son ensemble.

Comment conserver les efficacités existantes et en créer de nouvelles? En établissant des conditions de stabilité, de fiabilité et en faisant de nouveaux investissements dans la qualité et la capacité du parc.

Si vous passez à la diapositive 2, si je ne me trompe, je peux vous donner le contexte des wagons et de la façon dont ils sont actuellement utilisés par le CFPC, dans tous les cas. Le parc fédéral de wagons-trémies a été acheté par le gouvernement fédéral entre 1972 et 1984. À ce moment-là, les chemins de fer devaient assurer le transport des céréales selon des taux fixés dans les années 20. Éventuellement, les chemins de fer n'ont plus pu se permettre d'acheter un nouveau parc, contrairement au gouvernement, comme vous le savez.

Depuis, par suite de très nombreuses modifications législatives et beaucoup d'investissements par tous les intervenants, tant dans la capacité des rails que dans les systèmes de silo, etc., on est arrivé au résultat que nous connaissons aujourd'hui, soit un système efficace et de classe mondiale de manutention et de transport des céréales.

Le parc des wagons-trémies couverts du CFPC compte près de 26 000 wagons. Plus de 6 000 de ces wagons, soit près de 25 p. 100, sont des wagons fédéraux. C'est le parc total de wagons-trémies que nous utilisons pour tous les produits exigeant un tel transport. Pour le transport des céréales, nous utilisons de 11 500 à 12 000 wagons en période de pointe. Vous pouvez donc voir que les wagons fédéraux représentent près de la moitié du parc utilisé pour les céréales au Canada.

Le retrait de ces wagons ou une baisse de leur utilisation aurait un impact significatif sur notre capacité d'assurer le transport des céréales jusqu'aux marchés. Les wagons eux-mêmes, les wagons fédéraux, ont une capacité de 4 550 pieds cubes et un poids maximum sur rail de 268 000 livres. Ils ne sont pas aussi efficaces que certains des nouveaux wagons que le CFPC utilise pour les céréales dans son propre parc, dont la capacité est 8 p. 100 supérieure, mais la correspondance entre capacité cubique et poids sur rail est assez étroite. Par conséquent, même s'ils ne sont pas aussi efficaces qu'ils pourraient l'être, ils fonctionnent bien.

Plus de 80 p. 100 des wagons fédéraux ont une durée de vie restante de 20 ans et plus. Il se peut qu'ils soient vieux, mais ils sont bons. Les chemins de fer peuvent tirer avantage de cette durée de vie restante pour les positionner dans d'autres services où la capacité cubique ne représente pas une contrainte. On peut donc assurer le transport des céréales dans des wagons-trémies plus grands et ainsi, avoir un système plus efficace.

Le contrat d'exploitation actuel—et je dis bien actuel—est arrivé à échéance, mais nous y travaillons en ce moment avec le gouvernement fédéral et examinons—ce qui s'appelle les frais liés aux utilisations de rechange des wagons à l'extérieur des couloirs d'exportation canadiens. Ces couloirs d'exportation sont essentiellement Thunder Bay et Vancouver. Ces frais limitent l'utilisation efficace de ces wagons, car ils nous poussent à n'utiliser que ces deux voies au lieu d'assurer le transport des céréales là où il le faut, par exemple, dans l'est du Canada, aux États-Unis et au Mexique.

C'est ce qui déclenche diverses activités de la part des chemins de fer, des manoeuvres d'aiguillage pour que ces wagons restent dans des services particuliers, si bien que la capacité du système en est amoindrie. C'est ce que nous faisons aujourd'hui et notre nouveau contrat se penche sur cette question.

• (1110)

Certains considèrent que les wagons-trémies fédéraux sont en piètre état. C'est un mythe. D'après plusieurs rapports et inspections de Transports Canada, 96 p. 100 des wagons inspectés sont dans un état qualifié de moyen à très bon.

La diapositive suivante expose la proposition du CFCP, que nous appelons un nouveau contrat de bail; nous considérons que ce contrat est simple et garantit l'approvisionnement des wagons tout en favorisant l'investissement dans de nouveaux wagons. Le contrat se résume essentiellement à ceci : le gouvernement resterait propriétaire des wagons, le chemin de fer assumant la responsabilité du remplacement des wagons à l'avenir. Au fur et à mesure que les wagons s'usent ou deviennent obsolètes, nous introduirions de nouveaux wagons dans le système. La durée du bail correspondrait à la durée de vie du wagon.

Ces deux mesures garantiraient l'approvisionnement et encourageraient l'investissement compte tenu de ce genre de stabilité. Les chemins de fer seraient responsables de l'élaboration de stratégies visant à réaffecter les wagons à diverses gammes de produits, par exemple, la potasse, ce qui permettrait d'affecter les nouveaux wagons de plus grande capacité au parc céréalier. C'est seulement en raison de l'ampleur et de la taille des chemins de fer—la diversité de leurs activités et de leurs clients—que nous pourrions affecter très rapidement ces wagons plus neufs et plus grands au transport des céréales. Le CFCP instaurerait également un plan agressif de trois ans visant à améliorer la qualité du parc grâce à ce que nous appelons le programme de registres et de trappes. Cela s'ajouterait à la maintenance habituelle.

Les frais liés à l'utilisation de rechange dont j'ai fait mention seraient remplacés par un paiement de bail qui éliminerait l'incitatif dont j'ai parlé plus haut, ce qui permettrait une meilleure utilisation de l'actif. La répartition actuelle des wagons entre le CN et Chemin de fer Canadien Pacifique serait conservée, mais plus important, cette proposition aurait une incidence neutre sur le plafond de revenus, c'est-à-dire aucune incidence sur ce plafond—le montant que peuvent gagner les chemins de fer en vertu de la loi—sans compter qu'aucune modification législative ne s'imposerait pour donner suite à ce contrat.

J'aimerais faire maintenant quelques observations au sujet de la proposition de la FRCC et je tiens à dire qu'elles découlent de deux documents rendus publics par la FRCC à Winnipeg lors d'une réunion qui a eu lieu le 1^{er} novembre; il s'agissait d'un exposé technique de Transports Canada qui a permis d'apporter quelques réponses aux questions posées. D'après ce que nous comprenons de cette proposition, la FRCC demande la cession immédiate des

wagons; elle réglerait les détails par la suite. Selon nous, certains des éléments de la proposition sont boiteux.

Pour commencer, la proposition n'est pas de nature commerciale. La FRCC obtiendrait les wagons pour un montant symbolique, c'est-à-dire sans dédommagement du contribuable par rapport à la valeur de cet actif. La FRCC considère également qu'elle recevrait des chemins de fer des revenus excédentaires associés à la maintenance, d'après la formule du plafond de revenus, et elle fonde son modèle commercial sur cette prémisse qui est fautive. Les chemins de fer ne reçoivent aucune subvention financière pour la maintenance des wagons. L'argent pour cette maintenance provient des revenus ferroviaires. Le plafond de revenus n'est pas établi en fonction des coûts.

Au sujet de la maintenance, la FRCC cite ce qu'elle considère être une fraction du coût requis pour la maintenance de ces wagons. Nous croyons qu'elle ne tient compte que de la réparation des wagons en atelier et hors réseau. Les coûts liés aux réparations dans les trains eux-mêmes, les réparations des wagons lourdement avariés, le transport des wagons vers l'atelier, etc., ne sont pas pris en compte. En outre, le prix évalué de la maintenance semble exclure les améliorations aux registres et aux trappes. Enfin, on ne voit pas vraiment quel serait l'impact de cette proposition sur les emplois de maintenance des wagons dans les Prairies, c'est-à-dire là où se fait actuellement la maintenance de ces wagons.

La question de la maintenance est très importante et je vais en illustrer dans un instant certains des éléments lorsque je passerai à la prochaine diapositive.

Pour ce qui est de la capacité, le plan visant à répartir à l'avenir les wagons entre divers producteurs ou sociétés céréaliers, pas seulement entre chemins de fer, entraînera une augmentation qui équivaut, d'après nous, à près de 7 millions de milles wagons vides—en d'autres termes, les wagons qui ne sont pas chargés, mais qui doivent simplement se déplacer d'un endroit à un autre—ou une capacité réduite de près de 4 000 chargements par an. En fait, la FRCC ferait l'acquisition de l'actif gratuitement sans avoir à assumer de responsabilités en matière d'approvisionnement de wagons, contrairement à celles qu'assument actuellement les chemins de fer en vertu de la loi.

En règle générale, nous considérons que cette proposition renferme un élément important de risque. La FRCC n'a jamais possédé ni exploité de parc important de wagons essentiels, et nous ne croyons pas non plus qu'elle ait prévu de fonds pour éventualités en cas de passif si jamais elle échouait dans son entreprise.

• (1115)

La diapositive 5 énumère les postes de maintenance habituellement requis en ce qui concerne les wagons de chemin de fer. Je ne vais pas m'y attarder avec vous maintenant, mais je me ferais un plaisir de répondre aux questions que vous souhaitez poser.

Enfin, j'aimerais revenir à l'essentiel. Selon nous, tous les intervenants du parc fédéral de wagons-trémies tiennent essentiellement à l'efficacité du système de manutention et de transport des céréales. La nouvelle proposition du CFCP permet une mise en oeuvre simple et à faible risque; des améliorations apportées aux wagons; une garantie de la disponibilité des wagons pour les agriculteurs; une plus grande capacité et une meilleure disponibilité; pas d'impact sur le plafond de revenus; et enfin, l'utilisation rentable de l'argent du gouvernement et des contribuables grâce au paiement de bail.

Même si nous recommandons un contrat de bail, nous aimerions certainement participer à tout processus d'achat de wagons au cas où le gouvernement fédéral envisagerait une telle solution. D'une façon ou d'une autre, il est essentiel de privilégier les conditions qui atténuent les répercussions en matière de coûts pour les agriculteurs et qui créent plus d'efficacité.

Dans le document que nous avons distribué, en appendice, vous trouverez plus de renseignements généraux sur le parc des wagons-trémies, sur nos flux céréaliers ainsi que sur la qualité des wagons.

J'aimerais de nouveau vous remercier de votre invitation. Au nom de Chemin de fer Canadien Pacifique, Janet Weiss et moi-même nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Merci.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, madame Szel.

Monsieur Goldsworthy.

M. Ross Goldsworthy (vice-président, Transport des céréales et des fertilisants, Canadien national): Merci beaucoup, monsieur le président.

Au nom du CN, j'aimerais remercier le comité de m'avoir invité à comparaître et je vous félicite de vous pencher sur cette importante question. Je m'appelle Ross Goldsworthy et je suis vice-président des produits en vrac; je suis accompagné aujourd'hui de Paul Miller, vice-président des services de transport du CN.

Je sais que vous voulez passer le plus de temps possible à la période des questions, si bien que je vais essayer de rester assez bref. J'aimerais saisir cette occasion pour vous donner la perspective du chemin de fer sur la question de l'avenir du parc fédéral des wagons-trémies.

Le transport des céréales est essentiel si nous voulons que nos producteurs soutiennent la concurrence sur les marchés mondiaux. Le système actuel est complexe, mais il fonctionne bien. Les intervenants sont nombreux : les négociants en céréales, y compris la Commission canadienne du blé, et les négociants « hors commission » et de cultures spécialisées; les exploitants de silos terminaux; les exploitants de silos primaires; les producteurs dont certains sont des exploitants d'installations de chargement par wagon des producteurs; les sièges sociaux des sociétés céréalères; les sociétés de transformation qui utilisent les céréales et les oléagineux pour créer des produits à plus forte valeur ajoutée, comme la farine, le malt et l'huile de canola; les chemins de fer, pas seulement les lignes ferroviaires primaires, mais aussi beaucoup de lignes ferroviaires secondaires.

Le défi consiste à parvenir à un équilibre entre les exigences des participants tout en aboutissant à une performance et une efficacité de haut niveau pour le système dans son ensemble. Le transport des céréales par chemin de fer dans l'Ouest du Canada ne se compare tout simplement pas à l'exploitation d'un train-bloc pour la potasse ou le soufre dans la même région. Il s'agit en effet de trains composés d'au moins 100 wagons, dont les points de départ sont peu nombreux —moins de 12—qui sont exploités par un petit nombre d'exploitants, et qui se rendent dans seulement trois ou quatre installations de déchargement dans deux ports de la côte Ouest. Par contraste, le transport des céréales dans l'Ouest canadien fait intervenir beaucoup plus d'expéditeurs; on compte près de 400 points de départ sur le CN seulement, desservis par de nombreux trains locaux et le transport exige des manœuvres d'aiguillage avant-même d'atteindre la grande ligne ferroviaire du CN pour livraison à destination.

Le CN assure le transport des céréales de l'Ouest canadien par chemin de fer vers de nombreux ports ainsi que vers des destinations

intérieures. Sur la côte Ouest, nous avons Prince Rupert et Vancouver. À la tête des Grands Lacs, nous avons Thunder Bay. Dans le Bas St-Laurent, c'est Montréal et Québec. Dans le golfe du Mexique, nous assurons le transport des céréales jusqu'à des ports comme Destrehan et Remy, en Louisiane. Ces dernières années, le Mexique est devenu une destination ferroviaire plus importante des céréales de l'Ouest canadien.

Les destinataires sont également nombreux dans les grands ports également. Par exemple, à Vancouver seulement, on compte six silos terminaux de céréales qui appartiennent au pool du blé de la Saskatchewan, à James Richardson International, à Agricore United, à Cargill Canada, aux Vancouver Wharves, entre autres. Les destinataires intérieurs sont également nombreux au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

Ce système est complexe, mais il marche bien. Il assure la livraison fiable et efficace des céréales. Je suis heureux de pouvoir dire que ces dernières années, nous avons considérablement amélioré la performance du système grâce à l'interaction directe entre expéditeurs et transporteurs. Par exemple, pour le CN, les wagons arrivent en moyenne au port en l'espace de 16 à 17 jours au lieu des 20 à 25 jours des années 90. Aujourd'hui, nous desservons le Canada, les États-Unis et le Mexique. Au début des années 90, il s'agissait essentiellement du Canada. À titre d'information, une journée de gagnée équivaut à une capacité de 600 wagons dans le système de logistique de manutention des céréales. Compte tenu du coût actuel par wagon de près de 80 000 \$, ce chiffre de 600 wagons équivaut à presque 50 millions de dollars. De toute évidence et je le répète, ces améliorations s'expliquent par la responsabilité directe établie entre expéditeurs et transporteurs, l'accent étant mis sur la fluidité des opérations.

Tout ce que cela veut dire, c'est que les wagons et la propriété des wagons ne représentent qu'un seul aspect d'un système complexe, qui fonctionne bien. Le CN possède actuellement près de 12 000 wagons dans son parc céréalier de l'Ouest canadien. Les wagons du gouvernement du Canada représentent près de la moitié de ce parc. Le wagon céréalier moderne idéal a une plus grande capacité que le wagon du gouvernement du Canada, tant en termes de volume que de charge limite maximum, qui sont maintenant la norme imposée par le système pour l'acquisition de nouveaux wagons.

● (1120)

Les producteurs qui utilisent le CN sont actuellement désavantagés, étant donné que les 2 100 wagons fédéraux affectés au CN sont en aluminium et transportent 25 p. 100 de moins de charge utile qu'un wagon moderne. Ces wagons en aluminium du gouvernement fédéral sont obsolètes et devraient être remplacés le plus tôt possible. Le coût de remplacement de ces wagons par des wagons de capacité équivalente est de 150 millions de dollars en dollars actuels.

Cela fait presque 10 ans que le gouvernement du Canada a envoyé au CN un avis de résiliation de l'ancien contrat d'exploitation. Depuis presque trois ans, nous fonctionnons en vertu d'un contrat temporaire. Tout au cours de cette période, le CN a continué à assurer la maintenance des wagons, pour qu'ils soient sûrs et en état de charge. C'est ce qu'ont confirmé les inspecteurs de Transports Canada.

Le gouvernement a annoncé son intention de se départir des wagons et le CN a donc, en février dernier, présenté une offre confidentielle d'achat de tous les wagons du gouvernement du Canada actuellement en service au CN, à leur juste valeur marchande. Nous nous sommes également engagés à mettre en oeuvre les importants programmes d'investissement nécessaires pour prolonger la durée de vie d'un grand nombre de wagons et pour remplacer ceux qui sont devenus obsolètes ou qu'il ne vaut pas la peine de réparer économiquement parlant. Cela représente un engagement de 200 à 300 millions de dollars pour les 10 à 15 prochaines années, en plus des coûts d'acquisition. Le travail de remise en état doit se faire logiquement dans nos ateliers Transcona à Winnipeg.

Tout en faisant cette offre, nous reconnaissons que le gouvernement doit assurer l'utilisation optimale de l'argent des contribuables, politique que nous appuyons; d'après nous, la meilleure façon de procéder consiste à faire un appel d'offres. Si le gouvernement décide de vendre les wagons en utilisant ce processus, je peux vous assurer que le CN serait prêt à y participer.

Avant d'aller plus loin, j'aimerais préciser un point. Le CN considère qu'il est également réaliste que le gouvernement reste propriétaire des wagons. À la réunion technique de Transports Canada le 1^{er} novembre dernier, à Winnipeg, beaucoup de groupes de producteurs ont indiqué clairement qu'ils préfèrent cette option, car, d'après eux, elle aurait le moins d'impact sur les taux. En fait, certains des partisans les plus farouches de la Farmer Rail Car Coalition, notamment l'Agriculture Producers Association of Saskatchewan, ont déclaré souhaiter que le gouvernement reste propriétaire; ce serait leur premier choix quant à l'avenir des wagons.

Il nous faudrait bien sûr un nouveau contrat d'exploitation à long terme afin de faire l'investissement qui s'impose pour le remplacement des wagons et la remise en état du parc. Toutefois, si cela se faisait, je pourrais envisager que le gouvernement reste propriétaire, dans la mesure où il ne serait absolument pas tenu responsable du remplacement des wagons.

Si le gouvernement décidait de se départir des wagons, il nous semblerait essentiel qu'il respecte un principe : protéger l'efficacité et la fiabilité du système. Il ne faut pas qu'il y ait de répercussions négatives sur la performance du système. Il faut maintenir la responsabilité directe en ce qui concerne les décisions sur la répartition, comme c'est le cas aujourd'hui de l'exploitation ferroviaire des wagons. Les wagons devraient continuer de former un parc commun. Les capacités et l'infrastructure voulues doivent être prévues pour assurer une bonne maintenance des wagons ainsi que l'entreposage de ceux qui ne sont pas utilisés. Il faut prévoir un financement adéquat pour lancer immédiatement un programme de renouvellement et de remplacement du parc.

Si le CN est autorisé à acheter les wagons, il ne faudrait pas qu'il y ait de questions de transition ou à long terme. De même, si le gouvernement décide de garder les wagons et que nous continuons de les exploiter en vertu de notre nouveau contrat d'exploitation à long terme, nous croyons que des impacts négatifs sur la performance du système seront évités. Dans un cas comme dans l'autre, les wagons continueront d'être exploités et entretenus par l'exploitant actuel.

Au-delà de la question relative à la protection de l'efficacité et de la fiabilité du système, nous croyons que l'option choisie par le gouvernement de se départir des wagons devrait également répondre à deux autres principes : l'utilisation optimale de l'argent des contribuables et le respect d'un processus ouvert, juste et transparent.

L'utilisation optimale de l'argent des contribuables est importante. La valeur comptable des wagons céréaliers du gouvernement équivaut à plus de 200 millions de dollars, d'après Transports Canada. L'utilisation optimale de l'argent des contribuables diminue également le risque de se faire accuser dans le contexte de la politique commerciale de pratiques ressemblant à des subventions.

• (1125)

Vous vous demandez peut-être pourquoi le CN s'intéresse à ces risques. Le droit compensateur imposé par les Américains sur le blé a privé les producteurs canadiens d'un marché important. Au cours des dix-huit derniers mois, aucun wagon du CN n'a transporté du blé de l'Ouest canadien jusqu'au marché intérieur américain. Avant l'imposition des droits compensateurs, le CN y acheminait 5 000 chargements de wagon par année, soit un demi-million de tonnes. Le marché du blé dépasse le million et demi de tonnes, en fonction de la demande américaine. C'est un marché très important pour les producteurs canadiens.

Je le répète, si le gouvernement décide de recourir aux appels d'offres, le CN présenterait une soumission. Nous sommes d'avis que les sociétés de chemin de fer ont de nombreux motifs impérieux d'être propriétaires ou de continuer à utiliser et à entretenir les wagons-trémies du gouvernement. Premièrement, les sociétés de chemin de fer utilisent une flotte vraiment commune dont les wagons sont interchangeables.

Je sais que tous les membres du comité n'ont peut-être pas pu encore examiner la proposition de la Farmer Rail Car Coalition, qui indique qu'elle louera les wagons aux sociétés de chemin de fer, aux expéditeurs et aux producteurs. Cet aspect de sa proposition ouvre une boîte à surprise sur le plan de l'exploitation : déplacement des wagons en fonction des expéditeurs et des destinations; priorités contradictoires et concurrentes; nouveaux retards dans l'attribution des wagons en fonction des commandes. Tous ces facteurs pourraient ajouter des retards aux cycles des wagons, et n'oubliez pas ce que j'ai déjà dit à cet égard : un jour de ce cycle équivaut à une capacité de 600 wagons.

Deuxièmement, lorsque les wagons du CN ne sont pas utilisés, ils se retrouvent sur une voie de garage dans notre réseau, sans frais pour les expéditeurs. Un propriétaire qui ne serait pas une société de chemin de fer serait tenu de trouver un endroit où garer les wagons inutilisés, et les sociétés de chemin de fer ne manoeuvrent pas, ne garant pas ou ne déplacent pas gratuitement les wagons qui ne sont pas les siens.

Troisièmement, le CN peut, selon nous, assurer plus efficacement l'entretien des wagons de son réseau que toute autre tierce partie, qui ne peut pas rivaliser avec la capacité et l'infrastructure du CN, notamment avec notre effectif, nos installations de réparation et nos camions mobiles pour réparations, qui peuvent intervenir 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 dans l'ensemble de notre réseau. Les propriétaires et les exploitants des flottes privées doivent assumer le coût du transport des wagons entre le réseau et les ateliers ayant le contrat de réparation. Les entrepreneurs privés ne répareront pas les wagons dans les installations du CN. Cette tâche relève de la compétence exclusive de nos 791 mécaniciens spécialisés syndiqués de l'Ouest canadien.

Enfin, si nous sommes propriétaires du chemin de fer ou si nous disposons d'une nouvelle entente d'exploitation à long terme, nous pouvons effectuer le rajeunissement nécessaire de la flotte et remplacer plus rapidement les wagons désuets par des véhicules plus productifs.

La FRCC ne projette pas de remplacer avant une autre décennie—je pense que c'est en 2012—les wagons du gouvernement, y compris ceux en aluminium actuellement utilisés. Pourtant, le CN est prêt à s'attaquer au problème des wagons en aluminium d'ici les quatre ou cinq prochaines années. Remplacer ces wagons par des véhicules modernes équivalents signifierait un montant net de 10 millions à 15 millions de dollars dans les poches des producteurs. Ces chiffres figurent dans le rapport d'enquête Kroeger d'il y a plusieurs années et ont été fournis par plusieurs marchands de grain. Ils n'émanent pas des sociétés de chemin de fer.

En conclusion, le CN est prêt à faire sa part pour garantir un système efficace de manutention des grains, quelle que soit l'option retenue par le gouvernement.

Je vous remercie de votre attention.

•(1130)

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, monsieur Goldsworthy.

Monsieur Davies.

M. Robert Davies (chef de la direction générale, Weyburn Inland Terminal Ltd., Inland Terminal Association): Merci, monsieur le président. Je vous suis reconnaissant de pouvoir comparaître aujourd'hui pour examiner une question de cette importance.

Je m'appelle Rob Davies. Je suis le chef de la direction générale à Weyburn Inland Terminal, une entreprise céréalière qui a été constituée par des agriculteurs il y a 28 ans pour favoriser l'efficacité du réseau de manutention des grains et la représentation des agriculteurs. Il y a environ 1 600 actionnaires dans mon entreprise, qui comptent approximativement 2 500 clients.

Cependant, je comparais devant vous aujourd'hui pour représenter l'ITAC, c'est-à-dire l'Inland Terminal Association of Canada, un regroupement de 13 silos terminaux intérieurs qui, comme les nôtres, appartiennent en majorité à des agriculteurs. En tout, nous représentons approximativement 5 000 actionnaires qui sont des agriculteurs et environ 15 000 exploitations agricoles dans l'ensemble de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Nos entreprises reflètent, selon nous, l'esprit des agriculteurs-entrepreneurs. Ceux-ci ont investi l'argent qu'ils ont durement gagné pour construire des installations leur procurant le service dont ils croient avoir besoin dans l'ensemble du réseau de manutention des grains. Tous nos membres expédient le grain à partir d'installations de grande capacité. Ils sont ainsi des clients captifs des compagnies de chemin de fer; ils sont à la merci des vicissitudes du marché en raison notamment des mesures prises par les compagnies de chemin de fer, par la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains par l'intermédiaire de leurs pouvoirs réglementaires.

Il ne faut pas se leurrer, nous avons des problèmes avec tous ces intervenants. Cependant, nous gérons et adaptons nos entreprises de façon à réagir à ces mesures. Parmi les aspects les plus fondamentaux dans notre domaine, il y en a un qui nous préoccupe encore beaucoup. Il s'agit des wagons. Les petites entreprises cérésières ou, en fait, toutes les entreprises ont besoin de trois choses essentielles pour réussir : transporter le grain de l'exploitation agricole jusqu'au silo; le vendre à un client; disposer de wagons ou d'un autre moyen de transport pour acheminer le grain du silo jusqu'au client.

Les membres de l'ITAC et du secteur agricole en général doivent composer avec divers problèmes : l'entretien des wagons, le

remplacement de la flotte, une concurrence ferroviaire appropriée et des mécanismes efficaces garantissant des niveaux de services pertinents de mes collègues dans le domaine ferroviaire. La question des wagons-trémies a suscité un débat important ces dernières années, débat qui est certes plus intense depuis février dernier. Nous avons cru que le gouvernement mettrait en oeuvre un processus pertinent et ouvert qui garantirait une meilleure affectation de la flotte fédérale de wagons-trémies et qui favoriserait une transition sans heurts permettant de passer de la situation actuelle où les wagons appartiennent à l'État à un système solide qui satisferait aux besoins à long terme des agriculteurs d'une part, et ceux du réseau de manutention et de transport des grains d'autre part.

En annonçant à la Chambre des communes en mai dernier que le gouvernement voulait collaborer avec la FRCC sur sa proposition, le ministre des Transports Valeri a clairement indiqué que cette coalition occupait le premier rang. Cependant, il a ajouté qu'on ferait preuve de diligence raisonnable relativement à cette proposition pour s'assurer que les rôles et les responsabilités seront précisés, qu'on obtiendrait un rendement optimal sur les 200 millions de dollars des contribuables et que nous aurions un réseau de manutention des grains suffisamment commercial et concurrentiel qui répondrait aux besoins des agriculteurs et des autres intervenants.

Depuis la déclaration du ministre, il semble que la proposition de la FRCC a gagné la faveur du gouvernement sans que la diligence raisonnable permette d'assurer le rendement à long terme du réseau et sans que des propositions ne soient sollicitées auprès des autres intervenants susceptibles d'être intéressés à faire l'acquisition de ces wagons.

Selon nous, il faut régler plusieurs questions avant de mettre en vente la flotte. J'essaierai d'aborder aujourd'hui quelques-uns des problèmes qui sont importants aux yeux de l'ITAC.

Abordons d'abord l'aspect de la gestion interne. La Farmer Rail Car Coalition a décidé qu'elle sera dirigée par un conseil d'administration de neuf membres, cinq postes permanents étant attribués aux organisations membres actuelles et les quatre autres font l'objet d'élections parmi les autres organisations de la FRCC. Cela signifie que, même si une organisation très vaste et très importante comme l'Association des producteurs de céréales du Canada devait se joindre à la FRCC, elle ne pourrait détenir qu'un siège secondaire au sein du conseil d'administration, qui est contrôlé par les cinq membres permanents. Si l'ITAC, qui regroupe 15 000 clients et 5 000 actionnaires qui ont investi dans l'infrastructure, devaient se joindre à la FRCC, elle aussi ne pourrait obtenir aucun de ces cinq postes permanents.

Établissons une comparaison avec mon organisation. Nous avons un conseil d'administration de 11 membres qui sont élus tous les ans et qui doivent veiller aux intérêts des agriculteurs qu'ils représentent. Lorsque la FRCC prétend qu'elle représente les intérêts des agriculteurs de l'Ouest, je suis d'avis que cette affirmation est au mieux trompeuse et que la FRCC n'a pas le mandat de veiller aux intérêts de ces agriculteurs, étant donné le contrôle bien établi au conseil d'administration. En fait, deux groupes agricoles importants se sont retirés de la FRCC parce que plusieurs de leurs doléances sont demeurées sans réponse. Il s'agit de Western Wheat Growers et de Saskatchewan Canola Growers.

Comment le nouveau conseil d'administration représentera-t-il les intérêts du nombre important d'agriculteurs qui ne sont pas membres de la FRCC? Cette dernière a répondu très simplement à cette question, qui a été posée par des agriculteurs lors de la séance spécialisée tenue à Winnipeg : « Joignez-vous à nous! » Comme l'ont fait remarquer les représentants de Grain Growers of Canada, pourquoi se joindre à une coalition alors que la majorité des sièges de son conseil d'administration ont déjà été accordés?

● (1135)

Deuxièmement, je traiterai de la façon dont les wagons sont utilisés pour le transport des grains. Deux des objectifs précisés par la FRCC et figurant sur son site Web sont les suivants : premièrement, offrir un accès juste et équitable au réseau de transport ferroviaire pour tous les producteurs; deuxièmement, faire en sorte que l'acquisition par les producteurs d'un actif important, en l'occurrence les wagons, permette à ces derniers d'avoir voix au chapitre sur les politiques et les pratiques en matière de transport du grain, et d'exercer une influence plus directe auprès des autres intervenants.

Ces objectifs impliquent que cette coalition souhaite participer au processus d'affectation des wagons. Je vous résumerai donc succinctement ce processus. Les producteurs assujettis à la Commission canadienne du blé jouissent d'un accès équitable et juste grâce aux systèmes d'attribution des contrats et d'affectation des wagons de la commission. Il n'y a aucune place pour la participation du propriétaire du wagon. Les producteurs non assujettis à une commission, notamment les producteurs de canola et de lin, ont le choix de vendre leur produit aux compagnies céréalières de leur choix. Si un agriculteur me vend son canola, mon entreprise doit le payer, puis elle vend le produit et en assure le transport, par camion ou par wagon. Dans les deux cas, l'agriculteur a déjà été payé. Je ne suis pas sûr de comprendre en quoi cela est préjudiciable aux producteurs et comment la FRCC s'attaquerait à ce problème.

Dans les deux cas, il existe des règles précises qui régissent l'affectation du moyen de transport du grain, c'est-à-dire les wagons. La FRCC n'a pas répondu à la question qui est au coeur des activités quotidiennes que sont les miennes. Comment envisage-t-elle de participer à ce processus?

D'une part, la FRCC a précisé que ses objectifs—et je les répète—sont d'offrir un accès juste et équitable et de pouvoir influencer sur les politiques et les pratiques en matière de transport, objectifs qui nous ont été signalés lors de la séance spécialisée qui s'est tenue à Winnipeg et au cours de laquelle la coalition a déclaré ne pas vouloir participer à l'affectation des wagons. Selon nous, il s'agit de deux positions diamétralement opposées qu'il faut absolument préciser avant d'aller plus loin.

La FRCC a indiqué qu'elle veillerait à ce que les agriculteurs disposent des wagons dont ils ont besoin et auxquels ils n'ont pas, selon elle, accès d'une façon ou d'une autre. En fait, il est bien évident que la vente du grain constitue, la plupart du temps, le facteur limitatif par rapport à son transport, vente qui est à la merci des clients sur le marché canadien et international.

Les wagons sont affectés au sein du réseau actuel de façon à permettre le transport du grain jusqu'au point de vente, et des principes commerciaux régissent l'accessibilité à ces wagons. Il est vrai que, parfois, l'offre de wagons constitue absolument un facteur limitatif, mais c'est de toute évidence le cas également dans toute entreprise saisonnière.

L'autre jour, je me suis dit qu'il n'y a jamais assez de citrouilles à l'Halloween, ce qui ne veut pas dire qu'il faudrait en avoir un nombre

illimité tous les autres jours. Ce n'est pas ainsi que les choses fonctionnent.

Selon moi, toute tentative visant à manipuler l'utilisation des wagons lorsque la demande est à son maximum, ce qui semble transpirer de la documentation de la FRCC que nous avons consultée, imposerait des degrés d'incertitude rédhibitoires, ce qui ferait perdre des occasions de vente et hausserait les coûts pour tous les intervenants, y compris les agriculteurs.

Ce qui est au coeur du gros du débat sur la proposition de la FRCC d'acquérir les wagons, c'est que ceux-ci doivent être cédés à un prix symbolique; ce prix symbolique ainsi que les frais d'entretien réduits feraient économiser beaucoup d'argent aux agriculteurs pour le transport ferroviaire de leur produit. En termes simples, rien ne prouve que les tarifs marchandises baisseront au profit des agriculteurs. Le renouvellement de la flotte coûtera cher cependant, et ce coût sera assumé par le nouveau propriétaire de la flotte et absorbé par les utilisateurs ainsi que par les gains en efficacité.

Les propositions formulées en matière d'efficacité par la FRCC dans son plan d'affaires promettent d'être novatrices : promouvoir une approche plus commerciale pour favoriser la concurrence et créer un réseau de transport ferroviaire efficace et rentable. Sans trop vouloir insister, je dirai qu'il s'agit clairement d'énoncés de principe et non de plans d'action. C'est un aspect important susceptible d'avoir des répercussions sur l'ensemble de l'industrie et sur chaque agriculteur de l'Ouest canadien. Je pense qu'il est important que de telles généralisations soient précisées.

Il faut améliorer l'efficacité du système pour que les agriculteurs n'assument pas une part injuste de la facture de la nouvelle flotte, ce qui doit faire l'objet de propositions concrètes qui soient comprises par tous les intervenants, y compris les agriculteurs. Nous craignons que la FRCC ajoute un autre niveau administratif et bureaucratique qui ne favorise pas l'efficacité.

L'ITAC attend la mise en oeuvre du processus proposé en matière de diligence raisonnable pour garantir que les décisions ne seront pas prises au détriment de milliers d'agriculteurs. La dernière fois que cette question a été examinée en bonne et due forme, comme l'a signalé mon collègue des chemins de fer, ce fut lors des travaux dirigés par le juge Estey. La solution proposée était alors de vendre les wagons à leur juste valeur marchande dans le cadre d'un processus conforme à la réglementation commerciale pertinente.

Il me semble qu'avant d'aller à l'opposé de ce que des mois et des années d'études sous la direction du juge Estey ont permis de recommander, il faudrait, de la part de l'État, davantage de diligence raisonnable que ce que nous voyons aujourd'hui. La FRCC avait l'occasion de dissiper les nombreuses craintes formulées lors de la première séance spécialisée tenue à Winnipeg en novembre et organisée par Transports Canada. Elle n'a pas saisi cette occasion.

● (1140)

En principe, l'ITAC souscrit à certains points que la FRCC a fait valoir, particulièrement en ce qui concerne l'état de l'entretien de la flotte et son remplacement à long terme. Nous croyons également que le marché a besoin d'un mécanisme efficace pour garantir une véritable concurrence entre les compagnies de chemin de fer. Cependant, nous divergeons d'opinion sur la façon d'y parvenir. La FRCC a laissé en plan de nombreuses questions, et je vous en ai signalé deux ou trois aujourd'hui. Nous ne croyons pas cependant que les compagnies de chemin de fer devraient recevoir les wagons-trémies par défaut. Si un processus devait leur permettre de les obtenir, elles devront répondre de leur entretien et de leur remplacement.

Il faudra se pencher sur ces questions en temps opportun, et il faudra trouver des solutions vraiment avantageuses pour les agriculteurs, pour l'industrie de l'agriculture et pour les contribuables canadiens à long terme. Grâce à la gestion du plafond des revenus et à d'autres mécanismes, le gouvernement fédéral peut garantir l'entretien des wagons et l'imposition de frais pertinents. Il a été proposé d'utiliser plus efficacement les wagons et de s'entendre avec les exploitants en ce qui concerne le remplacement de la flotte. Simplifier la formulation des plaintes à l'Office des transports du Canada permettra de s'attaquer au problème lié au niveau de services et à la concurrence.

Nous sommes d'avis que, quel que soit le futur propriétaire de la flotte, ne pas ni la gérer ni l'utiliser d'une façon efficace et rentable sera préjudiciable à tout ce que notre industrie a réussi à obtenir par ses efforts acharnés. Céder les wagons à la FRCC pourrait facilement entraîner un préjudice irréversible pour l'industrie, et il m'est difficile de croire que le gouvernement fédéral est prêt à courir un tel risque. Malheureusement, la cession des wagons-trémies semble être devenue une question qui soit beaucoup plus trop politique, compte tenu de son importance sur les activités quotidiennes des agriculteurs et sur l'industrie agricole en général.

En résumé, le premier choix proposé par l'ITAC consiste à s'attaquer aux divers problèmes en demandant au gouvernement fédéral de conserver la propriété des wagons et d'améliorer la réglementation régissant les chemins de fer et la gestion de certains facteurs influant sur les coûts. Sinon, nous proposerions de mettre en vente les wagons en fonction des lois du marché et conformément à la réglementation pertinente. Cependant, nous ne préconisons pas de mettre en oeuvre un système qui soit fragile et comporte des risques à cause de la participation d'une tierce partie, qui promet d'appliquer ses pratiques lorsqu'elle sera propriétaire des wagons. Agir ainsi constitue tout simplement un risque qui est trop grand pour tous ceux d'entre nous qui s'occupent quotidiennement du transport du grain. Nous exhortons le comité et le gouvernement fédéral à poursuivre leurs consultations auprès des intervenants afin de trouver une solution durable et positive qui réponde aux besoins des agriculteurs et de l'industrie à long terme.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole sur ce dossier. J'attends avec impatience vos questions.

• (1145)

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, monsieur Davies. Nous vous remercions tous de vos exposés intéressants.

Nous passons maintenant à la période des questions et réponses.

Monsieur Bezan, vous disposez de sept minutes.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Sur les 13 000 wagons initiaux du gouvernement, combien en reste-t-il aujourd'hui? D'après les exposés, ce chiffre s'élèverait à environ 9 000.

M. Ross Goldsworthy: Le gouvernement fédéral dispose actuellement de 12 000 wagons, et nous en avons environ chacun 6 000.

M. James Bezan: Je pensais que c'était environ 4 500, d'après ce que j'ai compris.

Quelle est la proportion de wagons en aluminium désuets?

M. Ross Goldsworthy: Malheureusement, seul le CN possède des wagons en aluminium; nous en avons 2 122.

M. James Bezan: C'est donc environ le tiers de votre flotte, moins de 20 p. 100 de la flotte totale. Faut-il les remplacer immédiatement?

M. Ross Goldsworthy: Selon nos spécialistes, il faudrait remplacer ces wagons par un véhicule équivalent d'ici quatre à six ans; c'est notamment ce que nous recommandons dans le plan que nous avons proposé à Transports Canada, alors que la FRCC ne projette pas de la faire avant 2012.

M. James Bezan: Et pour les 80 p. 100 à 85 p. 100 de wagons gouvernementaux qui restent, quelle serait la durée de vie utile?

M. Paul Miller (vice-président, Services du Transport, Canadien national): C'est variable. Certains wagons n'ont que 20 ou 22 ans; d'autres datent de beaucoup plus longtemps. Nous aimerions prolonger à une cinquantaine d'années la durée de vie d'environ 2 500 des wagons d'acier au service du CN. Bon nombre de ces wagons peuvent donc encore servir pendant assez longtemps, mais cela exigerait des investissements considérables. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous n'avons encore rien fait, étant donné que nous ne savons pas à qui appartiendront ces wagons.

Mme Marcella Szel: Si vous me permettez de donner le point de vue du Canadien Pacifique, les années des wagons sont indiquées à la page 7 du document que nous vous avons fourni. Vous pouvez constater, comme je l'ai déjà mentionné, que les wagons du premier groupe ont une durée de vie restante de 20 ans ou plus. Certains sont relativement neufs et le processus serait à peu près le même s'il y avait stabilité, c'est-à-dire si on apportait des améliorations aux wagons dont la durée de vie expirera dans 40 ans pour leur permettre d'être encore utilisables dans 50 ans.

M. James Bezan: Monsieur Davies, de votre point de vue d'agriculteur et de contribuable, vous avez d'abord indiqué que vous souhaiteriez voir le parc de wagons-trémies passer entre les mains d'intérêts privés. Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet? En effet, vous avez fini par dire que vous préféreriez peut être que ce soit les contribuables qui en soient propriétaires.

M. Robert Davies: Le ministère des Transports a indiqué qu'il allait se départir de ces wagons. Si c'est bien l'orientation qui a été choisie et qu'il n'y a pas lieu d'en discuter, il convient d'établir un mécanisme approprié pour l'aliénation de ces wagons. S'il n'en tenait qu'à nous, le gouvernement fédéral en demeurerait propriétaire. Je crois que les deux entreprises ferroviaires ont réglé certaines des questions qui se posaient relativement à l'entretien et à la remise à neuf du parc, des questions pouvant faire l'objet de négociations ultérieures, mais nous avons besoin d'un processus établi pour déterminer la meilleure façon d'assurer la viabilité à long terme pour les agriculteurs et pour l'industrie de telle sorte que dans 15, 18 ou 25 ans d'ici, tous puissent compter sur un parc de wagons-trémies en bon état pour le transport des produits de l'Ouest.

C'est ce qui importe pour nous; il faut un mécanisme pour assurer que le nécessaire sera fait. Une entente négociée ferait très bien l'affaire. S'il faut que ces wagons soient vendus et que le secteur privé assure la remise à neuf du parc, c'est bien également.

M. James Bezan: Pour ce qui est de l'efficacité—une question dont tout le monde parle—, quelles seraient selon vous les pertes d'efficacité encourues? Vous avez parlé de l'entretien courant du parc de wagons s'il était transféré à la coalition d'agriculteurs. Si jamais la Farmer Rail Car Coalition prenait possession de ces wagons, combien de journées seraient perdues au total pour le transport du grain ou les opérations de cette nature?

• (1150)

M. Paul Miller: Nous estimons que l'infrastructure que nous avons en place dans l'Ouest canadien constitue la solution optimale pour l'entretien continu, les réparations majeures et la remise à neuf de ce parc de wagons. Nos ateliers de Transcona sont actuellement dotés de toutes les installations nécessaires pour l'entretien intérieur et extérieur de ces wagons ainsi que pour les opérations de nature mécanique.

Les véritables préoccupations relatives à l'efficacité sont d'un ressort différent. Comme plusieurs participants l'ont indiqué ce matin, le système en place est déjà assez complexe et l'ajout d'un intervenant nous ramène aux questions posées par M. Davies concernant la façon dont ces wagons sont déplacés d'une journée ou d'une semaine à une autre. Selon nous, une telle situation contribuerait à réduire l'efficacité du processus décisionnel.

Pour ce qui est de l'entretien, certaines questions se posent. Ainsi, si les wagons doivent être sortis de nos terrains pour être entretenus dans des ateliers privés, il est bien évident que nous subirons une perte d'efficacité en raison du nombre de jours au cours desquels ces wagons ne pourront pas être utilisés. En outre, comme quelqu'un l'a déjà mentionné, la convention collective que nous avons ratifiée avec nos travailleurs syndiqués fait en sorte que nous ne voyons pas vraiment de quelle façon un entrepreneur privé pourrait venir faire de l'entretien sur nos terrains. Il faudrait donc faire entrer et sortir les wagons.

Voilà autant d'éléments qui pourraient nuire à l'efficacité dans le déplacement et la gestion du parc de wagons.

Mlle Janet Weiss (directrice générale, céréales, Marketing et ventes (vrac), Chemin de fer Canadien Pacifique): J'aimerais seulement souligner une autre question importante qui est relevée dans la documentation de la FRCC. On nous parle de la répartition des wagons. À l'heure actuelle, le CP et le CN gèrent tous deux des parcs communs; l'objectif est de minimiser le total de parcours à vide. Le document de la FRCC parle de la possibilité de louer des wagons à des producteurs de céréales ou à d'autres parties intéressées. Dès que vous constituez de petits parcs à l'intérieur de votre grand parc ou que vous fragmentez votre parc, vous devez assigner des wagons particuliers à des destinations particulières. Il en résulte essentiellement une accumulation de parcours à vide et de temps perdu et une réduction du cycle d'utilisation et de l'efficacité de vos ressources actuelles.

M. James Bezan: Mais comme vous l'avez déjà indiqué, le parc actuel n'est pas composé entièrement de wagons gouvernementaux. Alors comment arrivez-vous à gérer le tout avec les wagons que vos deux entreprises louent ou possèdent?

M. Paul Miller: Comme ma collègue l'a indiqué, la gestion se fait comme s'il s'agissait d'un parc unique.

M. James Bezan: C'est le cas actuellement.

M. Paul Miller: Oui. Il y a environ 6 000 wagons appartenant au gouvernement fédéral; quelque 1 000 wagons appartenant aux gouvernements provinciaux de l'Alberta et de la Saskatchewan, soit 500 chacun environ; approximativement 1 800 wagons de la Commission canadienne du blé; et entre 3 000 et 3 500 de nos propres wagons. Au sein de ce parc, chaque wagon est considéré de la même façon : il sert au transport du grain de l'Ouest canadien.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, monsieur Bezan.

C'est au tour du Bloc, madame Poirier-Rivard.

[Français]

Mme Denise Poirier-Rivard (Châteauguay—Saint-Constant, BQ): Ma question s'adresse à chacun de vous. J'aimerais savoir pourquoi votre solution serait la meilleure pour les producteurs et les consommateurs du Québec.

[Traduction]

M. Paul Miller: Je veux m'assurer d'avoir bien compris votre question. Vous demandez pourquoi nous croyons que le maintien de la possession par le gouvernement ou l'acquisition des wagons par les chemins de fer constituerait la meilleure solution pour les agriculteurs du Québec. C'est bien cela?

Je ne pense pas que vous pourriez constater un impact considérable pour les producteurs agricoles du Québec. Ce sont généralement des wagons appartenant au CN qui sont utilisés dans l'Est du Canada, plutôt que ceux dont on parle ici, les wagons gouvernementaux. Ces derniers sont habituellement affectés au transport des grains de l'Ouest du Canada pour le trafic d'exportations vers les ports de Vancouver, Prince Rupert, Churchill et la tête des Grands Lacs. Il arrive bien de temps à autre que des grains de l'Ouest canadien soient, par exemple, transportés en hiver vers des points d'exportation à Montréal ou à Québec dans ces wagons qui font ainsi un voyage ou deux dans l'Est du Canada, mais ce n'est pas la norme. La très vaste majorité des wagons que nous mettons au service des producteurs céréaliers du Québec et de l'Ontario appartiennent au CN.

Quelle que soit la décision prise, je n'estime franchement pas qu'il y a aura de fortes répercussions pour les agriculteurs du Québec.

• (1155)

Mme Marcella Szel: Au nom du Canadien Pacifique, je dois dire que je suis généralement d'accord avec les commentaires formulés, mais je voudrais simplement ajouter une précision. Comme nous l'avons indiqué tous les deux, nous gérons les wagons comme s'ils faisaient partie d'un parc unique. Alors, si vous commencez à rétrécir ce parc en commettant des erreurs de répartition, de gestion ou en déplaçant trop les wagons, c'est comme si vous retiriez des wagons du parc et que vous réduisiez les chargements. Ces réductions seraient probablement ressenties par tous les agriculteurs canadiens, peu importe la région où ils se trouvent. Cela équivaut essentiellement à une réduction de votre capacité dont tout le monde accuserait les effets.

M. Robert Davies: Je ne suis pas certain si la question concernait les agriculteurs ou les gens du Québec, mais une de nos préoccupations principales est la régénération à long terme du parc et nous tenons à nous assurer que, dans la mesure du possible, c'est l'efficacité du système qui permettra de procéder à cette régénération. Un système plus efficace géré de façon plus efficiente fera en sorte que les coûts associés au remplacement du parc seront assumés davantage par les exploitants ou les propriétaires des wagons que par les contribuables canadiens. Nous voulons donc nous assurer que la majorité des coûts reliés au remplacement du parc soient financés grâce à l'efficacité du système, plutôt que par les utilisateurs.

[Français]

Mme Denise Poirier-Rivard: Présentement, une compagnie de grain de la région de Vaudreuil-Soulanges a un problème. Cette compagnie aurait besoin de 200 wagons pour transporter 16 000 tonnes métriques de grain. Au cours de la semaine du 1^{er} novembre, seulement 26 wagons leur ont été fournis, et au cours de la semaine suivante, on leur en a fourni seulement 19. Cette compagnie vit vraiment une insécurité.

Cela pourrait-il amener une solution au problème de cette compagnie de la région de Vaudreuil-Soulanges au Québec?

[Traduction]

M. Ross Goldsworthy: Pour ce qui est de la répartition des wagons, plusieurs critères sont utilisés à cette fin durant la saison de pointe. Cela dépend de la taille des installations dont dispose l'agriculteur ou le client, du nombre de wagons qu'il peut accueillir, du nombre de wagons qu'il peut charger pendant une période donnée, des installations de pipeline en place. Je ne connais pas les détails de la situation dont vous parlez, mais je peux certes prendre les coordonnées et y jeter un coup d'oeil. Je sais que nous avons reçu des demandes de renseignements concernant la gestion globale du pipeline qui nous venaient de certains clients dans notre système, mais c'est simplement une conséquence naturelle d'une période de pointe où tous veulent que leurs céréales soient acheminées vers les ports. Ce n'est pas une situation inhabituelle et l'acquisition des wagons par des intérêts privés n'y changerait rien. C'est simplement une réalité du marché. Comme mes collègues l'ont déjà indiqué, il est tout simplement impossible d'avoir suffisamment de ressources pour répondre à la demande de pointe, et l'ajout de nouveaux wagons n'est pas nécessairement la solution. Tout dépend du pipeline. Tout dépend des installations dont dispose le client. Différents facteurs entrent en jeu dans la répartition des wagons.

Nous avons la responsabilité de nous montrer justes et équitables envers tous les expéditeurs. Lorsque nous considérons les différentes commandes reçues pour une semaine donnée, nous devons avoir recours à un système de répartition qui assure une égalité d'accès pour tous et la prise en considération de tous les besoins.

Si vous voulez me fournir le nom de l'entreprise en question, je me ferai un plaisir d'examiner la situation et de vous donner une réponse.

Mlle Janet Weiss: J'aimerais faire une observation de nature générale. La gestion actuelle du parc fait en sorte que les wagons fédéraux sont essentiellement offerts sans frais pour le transport du grain de l'Ouest canadien vers les points d'exportation de Vancouver et de Thunder Bay. Lorsque les wagons sont utilisés à l'extérieur de ces corridors, le CP et le CN doivent payer des frais pour autre utilisation. Ces frais visent à inciter les entreprises ferroviaires à adopter certains comportements. Ils nous encouragent à conserver la partie du parc utilisée dans une région géographique relativement limitée et à ramener les wagons utilisés dans cette région le plus rapidement possible. Alors, quand il est question du soutien offert en Ontario et au Québec, il est bien certain que les entreprises ferroviaires prennent les mesures pour veiller à ce que les wagons gouvernementaux soient utilisés le moins possible dans l'est du Canada.

Pour ce qui est du point soulevé par Ross, on a certainement l'intention de fournir des wagons à l'Est du Canada, mais le système actuel, plutôt que d'imposer des frais, nous dissuade d'utiliser les wagons à leur pleine capacité et de maximiser les temps de charge. Il existe peut-être une possibilité, si on considère une proposition mise de l'avant par le CP qui voudrait modifier ces modalités pour en faire un parc à libre circulation.

Je crois que la proposition de la FRCC parle toujours d'accorder la préférence au gain de l'Ouest canadien.

• (1200)

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, madame Rivard.

Monsieur Kilgour, vous avez sept minutes.

L'hon. David Kilgour (Edmonton—Mill Woods—Beaumont, Lib.): Merci, monsieur le président.

Vous avez tous fait des remarques très importantes et je tiens à vous en remercier.

Pourriez-vous nous donner une estimation des progrès qui pourraient être réalisés au chapitre des temps de transport par rail au cours des 10 prochaines années? Est-ce que quelqu'un veut se risquer de faire une prédiction à ce sujet? Y aura-t-il amélioration, détérioration ou statu quo?

Mlle Janet Weiss: Nous ne prévoyons pas une variation considérable de nos besoins totaux pour ce qui est du parc. Le marché du grain est, relativement parlant, parvenu à maturité. Selon le corridor desservi, la marge pourrait changer en fonction de la durée du trajet. De même, le marché pour la plupart des autres marchandises en vrac est, relativement parlant, arrivé à maturité.

L'hon. David Kilgour: Êtes-vous tous d'accord avec cela?

M. Paul Miller: Oui, tout à fait. En plus d'être un marché arrivé à maturité, il est également bien connu que les prévisions y sont difficiles pour des raisons bien évidentes auxquelles nous avons tous été confrontés au cours des dernières années. Ainsi, même si nous prévoyons une demande stable ou très légèrement accrue, le nombre de wagons requis va probablement diminuer quelque peu. Par exemple, nous espérons pouvoir retirer de la circulation certains wagons à capacité réduite pour les remplacer par des équipements plus modernes.

L'hon. David Kilgour: Je crois que mes prochaines questions s'adressent aux représentants des deux entreprises ferroviaires, mais peut-être M. Davies voudra-t-il également y répondre.

Laquelle de vos propositions respectives permettrait une réduction des temps de transport par rail—ou serait le plus susceptible de le faire?

M. Ross Goldsworthy: Je peux vous décrire l'une des mesures que nous avons prises. Comme je l'ai indiqué, nous avions des temps de parcours de 20 à 25 jours au début des années 90. À cette époque, l'Office de transport du grain intervenait en tant que tierce partie dans le processus de répartition. Lorsque l'Office a disparu du portrait à la fin des années 90 et que nous avons adopté un mode direct d'expédition-transport...

L'hon. David Kilgour: Le temps s'écoule rapidement, alors si vous pouviez en arriver à l'essentiel de votre réponse.

M. Ross Goldsworthy: Ce que je veux dire, c'est qu'en travaillant à la fois comme expéditeur et transporteur, nous avons pu réduire les temps de parcours de 25 p. 100. Ainsi, dans certaines de nos opérations actuelles, nous pouvons déplacer un wagon des Prairies jusqu'au port, aller-retour, en 10 jours.

L'hon. David Kilgour: Merci.

Qu'en pense le Canadien Pacifique?

Mme Marcella Szel: En toute franchise, je crois qu'il y aurait une légère amélioration des temps de parcours avec les deux propositions, qu'on parle d'une acquisition ou d'un bail. Les deux propositions sont fondées sur le principe du passage à un parc à libre circulation. Il n'est pas question de frais pour autre utilisation qui nous incitent à conserver les wagons dans certains corridors. Il y aurait donc libre circulation, comme pour tous nos autres parcs de véhicules, ce qui nous offre une plus grande marge de manoeuvre pour déplacer ces wagons en fonction des besoins immédiats, plutôt que d'avoir à toujours les ramener au service du transport du grain de l'Ouest. Cela permettrait une certaine amélioration de la capacité et des temps de parcours.

L'hon. David Kilgour: Vous en avez déjà probablement parlé, mais pourriez-vous nous en dire davantage au sujet des tarifs marchandises et de la compétitivité sur les marchés mondiaux?

Mme Marcella Szel: Les tarifs marchandises?

L'hon. David Kilgour: Oui.

Mme Marcella Szel: Il faut faire la distinction entre le plafond de revenu et le tarif marchandises.

L'hon. David Kilgour: Oui. Nos tarifs marchandises, alors, dans le sens des Prairies.

Mme Marcella Szel: Le tarif marchandises est établi en grande partie en fonction du plafond de revenu. Je vous parlerai donc de ce plafond. Si le plafond de revenu demeure inchangé, et c'est du moins ce que le Canadien Pacifique propose avec le nouveau bail, vos structures de tarif seront établies en fonction du comportement du marché, dans les limites de ce plafond. Alors, les tarifs marchandises évolueront que très peu ou pas du tout.

L'hon. David Kilgour: La réponse est-elle la même pour le CN?

M. Ross Goldsworthy: Eh bien, c'est un peu différent. Nous croyons que ni le maintien de la propriété par les entreprises ferroviaires ni une nouvelle entente de fonctionnement n'aurait un impact considérable sur les tarifs marchandises et le plafond de revenu. C'est simplement une décision stratégique du gouvernement.

Je voudrais toutefois vous parler de ce qui pourrait arriver avec la proposition de la FRCC. Un de leurs cadres à Winnipeg a indiqué que les tarifs marchandises pourraient en fait augmenter et que la coalition souhaite que le parc de wagons lui soit transféré pour un prix symbolique, comme ce qui se fait pour les aéroports. Les administrations aéroportuaires ont promis qu'elles allaient remplacer les actifs sans pour autant augmenter les tarifs. Mais voilà qu'on apprend aujourd'hui dans le *Globe and Mail* que l'aéroport Pearson augmente à nouveau ses tarifs de 18 p. 100 par année ou 4,97 \$ par tonne. C'est un pensez-y bien.

Pour ce qui est du plafond de revenu, nous nous adapterons au choix du gouvernement, mais cela demeure une décision stratégique.

• (1205)

L'hon. David Kilgour: Pourriez-vous ajouter quelque chose concernant la capacité concurrentielle de nos producteurs céréaliers sur les marchés mondiaux?

M. Ross Goldsworthy: Nous avons beaucoup travaillé avec la Commission canadienne du blé et les producteurs céréaliers. Lorsque je suis arrivé dans le secteur en 1998, nous expédions 200 chargements par année au Mexique et ce nombre dépasse maintenant les 5 000. Nous collaborons de près avec eux dans le dossier des exportations vers la Chine à partir des ports de Prince Rupert.

Pour être en mesure de soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux, vous devez disposer de la marge de manoeuvre suffisante

pour déplacer les wagons d'un port à l'autre. La formule d'expéditeur-transporteur direct nous a permis d'obtenir de très bons résultats à cet égard.

L'hon. David Kilgour: Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, monsieur Kilgour.

Madame Desjarlais, vous avez sept minutes.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Préparez vos crayons et vos papiers. Je vais vous donner une série de questions avant de vous laisser y répondre.

Tout d'abord, quelle quantité de travail est actuellement réalisé dans les ateliers de Transcona? Combien de réparations sont effectuées en route ou doivent l'être?

J'aimerais connaître le coût réel par wagon pour les réparations et l'entretien préventif. Je crois que vous disposez d'un système de suivi qui vous permet de savoir quel wagon fait l'objet de travaux d'entretien à quel endroit, à quel moment et pour quelle raison. Si ce n'est pas le cas, vous devriez probablement, mais j'aimerais savoir si c'est comme cela que les choses se passent.

Avez-vous des moyens de savoir à quel moment un wagon ne sera pas disponible? Comme mes collègues du Bloc l'ont indiqué, on avait besoin de wagons à un moment donné et ils n'étaient pas disponibles. Existe-t-il des registres permettant de savoir quand les wagons sont disponibles?

Est-ce que le bail est différent pour les wagons d'aluminium? Nous avons l'impression que ces wagons ne sont pas à la hauteur, comparativement aux autres. Combien de wagons d'aluminium sont effectivement en usage à un moment donné, comparativement aux autres wagons?

Pourriez-vous nous dire exactement en quoi consistent les frais pour autre utilisation? Pourriez-vous nous indiquer un montant précis pour ces frais?

J'aurais un dernier commentaire. Je veux simplement remercier M. Davies qui nous a offert le meilleur des scénarios possible. Ce fut grandement apprécié.

M. Paul Miller: Je n'ai pas les chiffres exacts, mais environ 1 000 wagons-trémies auront été réparés à Transcona cette année. Sur ce nombre, très peu sont des wagons fédéraux, probablement moins de 100. Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est parce que nous attendons de savoir ce qui va se passer avant de faire plus que l'entretien requis pour assurer la sécurité et la capacité de chargement des wagons. Sur le plan logistique, Transcona est très bien organisé d'après nous pour s'occuper des wagons-trémies de l'ouest du Canada.

Pour ce qui est des wagons réparés en cours de route, je n'ai pas de réponse satisfaisante à vous donner. Grosso modo, sur un parc de 25 000 wagons-trémies qui sont la propriété du gouvernement fédéral et du CN, il y en a toujours 500, ou 2 p. 100 du parc, qui sont défectueux sur le chantier d'entretien. Ces wagons ne peuvent pas circuler de façon sécuritaire, ou peuvent se rendre à destination mais doivent alors être réparés. Il s'agit donc d'à peu près 2 p. 100 de l'ensemble du parc. Les chiffres sont très semblables pour le parc auxiliaire des trains de céréales fédéraux.

On sait quels sont les wagons non disponibles en fonction des commandes non remplies, j'imagine, ce qui est peut-être une façon de voir les choses. Pour le service céréalier de l'ouest du Canada, nous fonctionnons à la semaine avec l'industrie. Les commandes sont d'abord consignées trois semaines à l'avance. Ensuite, nous déterminons les circuits ferroviaires et les commandes sont enfin exécutées; voilà comment nous fonctionnons. Actuellement, il y a très peu de commandes non remplies dans l'ouest du Canada; il y en a peut-être 100 à 200 dans le nord-ouest de l'Alberta, et c'est beaucoup plus attribuable aux problèmes logistiques qu'un de nos partenaires locaux a eus avec le service dans la région de Ryecroft. Les choses sont en train de se rétablir et je m'attends à ce que tout soit revenu dans l'ordre d'ici la fin de la semaine. Nous respectons bien toutes nos commandes dans l'ouest du Canada pour l'instant.

Pour ce qui est des wagons en aluminium, nous n'avons pas d'entente de location à long terme pour les wagons fédéraux. C'est une entente d'exploitation que nous avons, et c'est la même que les wagons soient en aluminium ou en acier. Ce qui serait différent, c'est la valeur de dépréciation si un wagon était endommagé ou détruit. La valeur de dépréciation des wagons en aluminium varie en fonction de l'année de fabrication, mais c'est aussi le cas pour les wagons en acier. Autrement, c'est à peu près la même chose. Actuellement, tous nos wagons en aluminium sont en service, c'est-à-dire 2 122 voitures.

Les droits d'utilisation de rechange sont, je crois, de 17 \$ par jour par wagon, quand on s'en sert pour autre chose que l'exportation à partir de l'ouest du pays à destination des ports mentionnés.

Pour ce qui est du coût par wagon, dont j'ai oublié de parler si vous avez remarqué... Je voulais y revenir à la fin. Pour répondre à votre question d'un point de vue technique, oui, nous déterminons le coût des réparations faites sur les wagons. C'est nécessaire pour notre propre système d'établissement des coûts. C'est aussi nécessaire pour facturer quelqu'un d'autre pour l'entretien. Nous fixons le coût pour le nombre de wagons. Nous dépensons ce qu'il faut pour maintenir le wagon en état de fonctionner et assurer son chargement pour le client. Je préférerais ne pas discuter de ces montants étant donné que nous pourrions nous retrouver à soumissionner pour l'entretien de ces wagons si quelqu'un d'autre s'en porte acquéreur. Je peux vous dire que nous estimons être les mieux placés pour assurer l'entretien à moindre coût. Certains des chiffres de la FRCC nous paraissent très bas, et je crois que mes collègues du CP l'ont signalé. Je ne sais pas comment les mises à niveau d'entretien requis, pour les portes et les trappes de chargement, par exemple, pourraient être réalisées à ce prix.

●(1210)

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, monsieur Miller.

Mesdames, autre chose à ajouter?

Mme Marcella Szel: Je vais ajouter le point de vue du Canadien Pacifique. Janet et moi allons nous partager les réponses. Nous ne vous parlerons pas des wagons en aluminium étant donné que nous n'en avons pas, ce qui est une bonne chose.

D'abord, vous avez posé une question sur l'entretien préventif et le coût par wagon. Je tiens à signaler que nous ne faisons pas d'entretien préventif, comme certains pourraient le croire. Comme le montre la liste de la diapositive 5, sur la maintenance, vous pouvez constater qu'il n'y a pas d'entretien préventif.

C'est une décision prise en toute connaissance de cause. Nous avons étudié il y a un certain nombre d'années la meilleure façon de réparer ces wagons. Compte tenu de leur utilisation et de la distance qu'ils parcourent chaque année, des conseillers de l'extérieur nous

ont fait remarquer que l'entretien préventif n'ajoute pas beaucoup de valeur à ces wagons. Nous faisons plutôt ce qui est énuméré sur la diapo. Nous réparons les wagons en atelier, faisons de la facturation hors réseau et le petit entretien en triage. C'est la façon la plus rentable d'entretenir ces wagons, conformément aux normes de l'AAR et aux autres normes de sécurité. Donc, il n'y a pas d'entretien préventif.

Pour ce qui est de la disponibilité en général, au lieu de calculer les wagons disponibles, nous calculons ceux qui ne le sont pas. Notre taux de wagons défectueux est de 1,7 p. 100. Il est inférieur à celui des dernières années. En 2000, il était de 2,2 p. 100. Nous avons donc accru la disponibilité des wagons; ce pourcentage de 1,7 p. 100 correspond à environ 60 wagons non disponibles par jour, parce qu'ils sont en réparation.

Janet va répondre aux autres questions.

Mlle Janet Weiss: Pour les autres questions, je vais devoir regarder mes notes.

Les droits pour utilisation de rechange sont les mêmes. Pour ce qui est des réparations en cours de route, je pense que nous en avons déjà parlé. Les ateliers de conversion, ce n'est pas moi; les wagons non disponibles...

Oh oui, vous avez posé une question sur les wagons non disponibles. Actuellement, il y a environ 600 wagonnées en retard compte tenu des commandes prises et des wagons non placés. C'est attribuable en grande partie à la congestion sur la côte nord de Vancouver. Dans ce cas particulier, nous chargeons les wagons de bonne foi, avec nos clients. Parfois, nous arrivons à destination et la gare est incapable de procéder au déchargement. Nos wagons peuvent alors attendre d'être déchargés pendant un certain temps. Nous espérons qu'ils le soient rapidement pour pouvoir nous rattraper.

●(1215)

Mme Bev Desjarlais: Mes cinq minutes sont-elles écoulées?

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Vous en êtes à neuf minutes, Bev. Vous avez donc presque utilisé le temps de votre prochain tour.

Monsieur Miller, c'est à vous pour cinq minutes.

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Merci.

Je signale que nous n'avons pas de lien de parenté, même si j'ai un frère qui s'appelle aussi Paul Miller.

J'aimerais que vous répondiez tous à ma question. Au sujet de l'OMC, il faudrait apparemment que la vente ou le transfert de wagons ne soit justement que cela, une vente, sinon il y aurait contestation en vertu de l'accord de l'OMC.

Monsieur Davies, vous avez dit que votre organisme pensait qu'il devrait essentiellement...ou que vous préféreriez que le gouvernement reste propriétaire. Mais, si je vous ai bien compris, si ce n'était pas le scénario retenu, vous aimeriez mieux, en deuxième lieu, que le gouvernement les donne. J'aimerais que vous me disiez quels effets cette solution aurait en vertu de l'accord de l'OMC.

M. Robert Davies: Je n'ai pas dit de les « donner »; je pense qu'on les vendrait à un partenaire commercial, que ce soit la compagnie de chemins de fer, GE Capital ou une compagnie de crédit-bail intéressée. Des membres de notre industrie, des sociétés de location à long terme et des compagnies de chemins de fer peuvent vouloir les acheter. Quant à savoir si les prix seraient intéressants ou non, j'imagine que cela dépendra des conditions associées, si le remplacement ou d'autres facteurs sont compris dans le prix.

Il est évident que, si les wagons étaient vendus en bas de leur valeur marchande, les Américains contesteraient. Il ne semble pas falloir grand chose aujourd'hui pour inciter les gens à contester.

D'après certaines informations fournies, l'impact serait assez limité mais, comme on l'a vu dans le cas du blé, que ce soit convenable ou non, ou que l'impact soit important ou non, cela n'a pas d'importance. Les informations indiquent que l'impact serait très limité sur le plan des tarifs. Cependant, s'il y a contestation, l'impact pourrait être bien différent.

Pour nous, c'est un des avantages d'une vente commerciale. Même si elle est assortie de conditions, au moins la valeur des wagons est établie par le marché. Il y aura eu un processus concurrentiel pour l'établir plutôt qu'une vente à un prix dérisoire.

Mlle Janet Weiss: Il faut reconnaître que la propriété gouvernementale sans indemnisation à l'intérieur du plafond de revenus constitue un genre de subvention qui a fait l'objet d'une contestation. Il faut savoir si le Canada va adopter un système commercial, et selon les options possibles, la situation varie. Dans l'éventualité d'une vente complètement commerciale, la question des subventions ne se pose plus évidemment. Si on renouvelle l'entente de location à long terme, on établit la valeur commerciale des wagons et un processus commercial clair pour leur remplacement éventuel, ce qui est une amélioration probablement par rapport au statut quo.

La troisième option, celle de la FRCC, est peut-être la plus difficile dans le sens où elle renouvelle ce qui serait considéré comme une subvention; on se départit d'un actif et on prévoit un moyen d'exploiter un wagon en deçà de sa valeur marchande. En fait, la proposition du CP ou notre nouvelle entente atténuée d'une certaine façon la portée de la subvention en prévoyant que le wagon n'est plus réservé aux corridors d'exportation, mais pourrait transporter n'importe quel produit, ce qui atténue les répercussions commerciales.

M. Larry Miller: Vous me dites plus ou moins que nous allons être contestés.

Madame Szel, vous avez dit que le gouvernement avait acheté un certain nombre de wagons entre 1972 et 1984, et je présume que c'est de ces wagons dont vous parlez.

Mme Marcella Szel: Oui. Ils constituent le parc de wagons fédéraux, tous les wagons achetés qui figurent sur notre liste, les 6 000 de notre parc et les 6 000 du CN.

Mlle Janet Weiss: Pour terminer là-dessus, disons qu'une contestation a été déposée récemment contre la Commission canadienne du blé et que les États-Unis invoquent que l'utilisation de wagons provinciaux et fédéraux est une pratique commerciale déloyale.

• (1220)

M. Larry Miller: Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Ross Goldsworthy: Non. Pour nous, la vente commerciale des wagons ou la conclusion d'une entente d'exploitation améliorée

ou plus commerciale va protéger les gens d'affaires canadiens contre des contestations commerciales.

M. Larry Miller: J'ai vu quelque part qu'il en coûtait 1 500 \$ pour l'entretien. Personnellement, je trouve que c'est très difficile à accepter parce que c'est ce que coûte, en général, l'entretien d'une automobile. J'entends le CN parler de sa situation syndicale, et nous savons tous que les syndicats, sans vouloir offenser qui que ce soit, semblent avoir une échelle plus élevée quand il s'agit des coûts pour les employés. J'aimerais savoir comment on justifie que ce chiffre soit aussi bas.

M. Paul Miller: Le chiffre que vous citez est celui de la FRCC, et je ne suis donc pas en mesure de le justifier. Nous sommes d'accord avec vous pour dire qu'il est bas.

Mlle Janet Weiss: Nous avons essayé d'établir un point de référence avec certains fournisseurs de services d'entretien de l'extérieur et, dans tous les cas, les prix qu'ils nous ont présentés étaient beaucoup plus élevés que ce que la FRCC indique dans son document.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, monsieur Miller.

C'est maintenant à M. Easter pour cinq minutes.

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Merci, monsieur le président. Merci de vos exposés.

Concernant les propos de M. Miller sur 1972 à 1984, vous avez, madame Szel, fait ressortir les tarifs établis dans les années 20. Je crois toutefois, monsieur le président, qu'il faut bien replacer les choses dans leur contexte historique. Il s'agit de tarifs qui devaient être permanents. Les compagnies de chemins de fer étaient indemnisées autrement pour ces faibles tarifs à l'époque—comme les témoignages de nombreux comités le montrent—et le gouvernement avait alors décidé de fournir le matériel roulant parce que les compagnies ne le fournissaient pas comme prévu aux agriculteurs. Voilà les faits, monsieur le président.

Soyons clairs. Dans leurs exposés, les compagnies de chemins de fer ont toutes les deux expliqué que leurs activités sont compliquées, et c'est vrai. Le système de répartition des wagons est compliqué. Mais nous discutons du meilleur moyen d'avoir du matériel roulant de bonne qualité et bien entretenu au coût le plus bas pour les producteurs, n'est-ce pas? C'est vraiment de cela dont nous parlons. Ne compliquons pas les choses avec d'autres problèmes.

Je vais donc poser ma question. Peu importe qui possède, contrôle et entretient les wagons, n'est-il pas vrai que le système actuel de répartition de l'ensemble du parc de wagons pourrait toujours exister si la proposition de la FRCC était acceptée et si les compagnies de chemins de fer voulaient collaborer avec la coalition en vertu d'un plan de gestion semblable à celui qui existe actuellement? N'est-ce pas vrai que cela pourrait fonctionner?

M. Paul Miller: Peut-être, mais nous ne savons pas exactement ce qui est proposé.

Dans les documents de la FRCC que nous avons consultés, il est question de louer à long terme des wagons aux exploitants dans l'est du Canada, d'en louer aux producteurs ainsi qu'à d'autres expéditeurs. C'est un problème fondamental pour nous parce que nous ne pouvons pas alors exploiter le parc de wagons aussi efficacement que nous le faisons maintenant.

Mme Marcella Szel: Je suis d'accord avec cela et j'ajouterais que nous avons entendu la FRCC indiquer, à la réunion technique, qu'elle aimerait négocier une entente avec les compagnies de chemins de fer sur une base commerciale, sans décider comment la répartition entre les deux compagnies pourrait se faire.

Vous avez raison de dire que tout est possible mais, d'après ce que nous avons entendu jusqu'ici, on voudrait négocier des baux commerciaux, en créant un conflit entre les deux compagnies de chemins de fer et en compromettant peut-être la répartition des wagons entre elles. Je ne sais pas.

M. Robert Davies: Monsieur Easter, le plan de la FRCC indique également que les améliorations sur le plan logistique pourraient se faire aux dépens des compagnies de céréales et de chemins de fer. Ce qui nous inquiète, c'est que nous ne comprenons pas de quoi il s'agit.

Nous avons entendu différents sons de cloche quant à savoir si la répartition ferait partie de sa proposition. Il est question qu'elle finance les compagnies mais qu'elle ne se mêle pas de la répartition des wagons. C'est très inquiétant pour nous. Si on pouvait dissiper ces inquiétudes, nous serions probablement plus à l'aise. Nous entendons deux choses différentes et nous ne savons pas vraiment de quoi il s'agit.

• (1225)

L'hon. Wayne Easter: La FRCC va venir nous rencontrer plus tard, je pense, et j'espère que nous pourrions éclaircir la question.

En général, la FRCC est censée, selon ce qu'elle propose, réduire les coûts pour les producteurs agricoles. Elle prétend, en fait, qu'ils pourraient épargner à peu près 30 millions de dollars par année, et ce sont ces chiffres qui sont contestés. Personne n'est plus intéressé que les producteurs eux-mêmes de voir leurs produits arriver sur le marché en bon état et le plus rapidement possible.

Par contre, les compagnies de chemins de fer... Je comprends votre objectif et je ne vous fais pas de reproche. Votre objectif, que vous soyez propriétaire et ou exploitant des wagons, serait de maximiser les rendements pour vos actionnaires, ce qui m'amène à vous parler du plafond de revenus.

Madame Szel, vous avez dit plus tôt que votre proposition n'aurait pas d'impact sur ce plafond. Dans son rapport du 1^{er} avril, l'Office national des transports indiquait évaluer à 4 329 \$ par wagon le montant de l'entretien des wagons-trémies du gouvernement du Canada qui serait intégré au plafond de revenus combiné du CN et du CP pour la présente campagne agricole.

Selon votre proposition, n'est-il pas risqué que le plafond de revenus soit touché et que les producteurs finissent par payer plus cher pour le transport ferroviaire avec l'augmentation du plafond de revenus, alors que la proposition de la FRCC propose une économie de 30 millions de dollars? Pourriez-vous me fournir des éclaircissements là-dessus?

Mme Marcella Szel: Le plafond de revenus ne prévoit pas de rajustement pour l'entretien. C'est une formule qui tient compte de l'indexation de facteurs comme le carburant, la main d'oeuvre, les investissements, la dépréciation, la durée moyenne du transport et le volume. Ce n'est pas une formule fondée sur les coûts.

Cela dit, je pense pouvoir affirmer avec assez d'assurance que la proposition de location à long terme, à tout le moins, n'aura pas d'incidence sur le plafond de revenus, parce que rien dans la proposition ne changerait la formule de calcul. Les éléments de la formule restent les mêmes.

L'hon. Wayne Easter: Nous savons que le plafond de revenus ne changerait pas dans la proposition de la FRCC, mais que des économies sont possibles.

M. Ross Goldsworthy: Puis-je intervenir là-dessus?

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Oui, allez-y.

Mr. Ross Goldsworthy: D'abord, nous contestons la méthodologie et les résultats de l'examen de l'Office au sujet du plafond de revenus lié à l'entretien des wagons fédéraux. Nous pensons que ces chiffres sont surestimés et trompeurs. Mais indépendamment de cela, le plafond de revenus est un modèle théorique. Il est calculé en fonction du tonnage maximum déplacé sur la plus longue distance. En fait, depuis les trois années que ce plafond existe, le CN est plus de 30 millions de dollars en deçà de ce seuil parce que nous transportons des céréales à un prix concurrentiel sur de plus courtes distances.

Le 1^{er} novembre, la FRCC a indiqué que les producteurs épargneraient. C'est un de ses dirigeants qui l'a dit mais, par contre, d'autres dirigeants ont signalé ne pas pouvoir le garantir parce que les taux pourraient monter. Le plafond de revenus, de nature purement politique, est déterminé par le gouvernement et les compagnies de chemins de fer sont à la merci de ses décisions. Il est prévu que, si nous devons acheter les wagons, le plafond de revenus pourra être rajusté en fonction de nos dépenses en immobilisations.

Pour ce qui est de maximiser les rendements pour nos actionnaires, nous le faisons avec une compagnie qui s'occupe uniquement de location à long terme. Si la FRCC, pour répondre à une question que vous avez posée précédemment, faisait uniquement de la location à long terme sans s'occuper de questions de politiques et de répartition des wagons et nous permettait d'exploiter un parc fongible, ce serait peut-être plus acceptable. Mais son objectif déclaré est d'influencer la répartition et, avec une fluctuation de 10 p. 100 dans la répartition des wagons entre le CN et le CP, il y aurait deux millions de tonnes de céréales dont le transport ne serait pas assuré.

Il y a donc une différence fondamentale entre une compagnie de location à long terme qui a un parti pris politique et une compagnie de location à long terme pure et simple.

• (1230)

L'hon. Wayne Easter: Nous éclaircirons cela lorsque nous les rencontrerons.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, monsieur Easter.

Monsieur Davies, sur le même sujet.

M. Robert Davies: Je serai très bref. Il y a trois ans, si je ne m'abuse, au cours de négociations concernant le parc de wagons, la Commission canadienne du blé a apparemment eu un désaccord avec le CFCP concernant les wagons à destination des États-Unis. Dans notre secteur, cela a eu d'énormes répercussions. Pratiquement tous les expéditeurs usagers du CP qui acheminent leurs produits vers les États-Unis ont été touchés.

La seule raison pour laquelle cela est pertinent, c'est qu'on semble vouloir privilégier l'optimisation des coûts des chemins de fer, comme nous l'avons lu à plusieurs reprises. À mon sens, cela implique qu'on envisage de se servir de cela comme d'un outil pour les entreprises ferroviaires. Malheureusement, cela a une incidence financière considérable sur ceux d'entre nous qui sont les usagers captifs d'une entreprise ferroviaire. À notre avis, nous devrions avoir la possibilité de négocier avec eux. Qu'une tierce partie soit impliquée, une entreprise de location, n'est pas une bonne idée car cela a des répercussions financières sur ceux d'entre nous qui expédient leurs produits en faisant appel à ces chemins de fer.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, monsieur Davies.

Monsieur Gaudet, cinq minutes, je vous prie.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président. Ce ne sera pas tellement long. J'ai des questions assez directes.

Comment est établie la flotte des 24 000 wagons qui appartiennent au fédéral, au CN et au CP, sur le territoire canadien? Sont-ils tous dans l'Ouest, ou s'il y en a un peu dans l'Est, en Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique?

[Traduction]

Mlle Janet Weiss: En fait, les wagons sont largement utilisés pour transporter les céréales de l'ouest du Canada. Il y a des expéditions dans l'est du Canada, surtout en hiver. À ce moment-là, ce sont des céréales de l'ouest du Canada qui sont acheminées vers Montréal ou Québec, mais cela mis à part, on ne voit pas ordinairement ces wagons dans l'est du Canada. Ce serait plutôt le parc fédéral de wagons-trémies.

Mme Marcella Szel: Mais on verrait des wagons qui sont propriété du CFCP dans l'est du Canada; c'est simplement qu'on ne voit pas de wagons appartenant au gouvernement fédéral. En conséquence, sur ce tableau, à la page 8, dans le coin gauche, en bas, on peut voir que des milliers de wagons sont la propriété du Canadien Pacifique. Ces wagons ne servent pas uniquement au transport des céréales de l'Ouest. Certains de ces wagons sont utilisés à des fins diverses.

[Français]

M. Roger Gaudet: Je reviens à la question posée par ma collègue tout à l'heure. La région de Vaudreuil-Soulanges n'est pas loin de l'Ontario, elle touche la frontière Québec-Ontario. Il y a des clients qui ont des problèmes avec le CN à tous les ans, et ce, depuis 8 ou 9 ans. Ils ne veulent pas avoir ces wagons à l'année, ils veulent les avoir pour un mois. Ils ont 16 000 tonnes métriques de grain à transporter de l'Ontario vers l'Atlantique. Je ne sais pas pour quelle raison ils l'envoient en Atlantique, mais ils ont des problèmes à tous les ans. Cette année encore, ils ont dû se battre. Au début, on leur envoyait 8 wagons par jour. Ensuite, ils ont conclu une entente en vertu de laquelle ils devaient en avoir 25, mais la semaine dernière, ils n'en ont eu que 18.

Cela arrive une fois par année. Je ne peux pas concevoir que le CN, qui est si important, ne soit pas capable de fournir 36 wagons à une compagnie une fois par année. C'est mon inquiétude.

Si vous avez besoin des lettres, je vous les donnerai ensuite.

[Traduction]

M. Paul Miller: Monsieur, les chiffres que vous mentionnez correspondent en fait au rationnement ou à la répartition que nous devons faire dans l'est du Canada en période de pointe.

Malheureusement, c'est l'époque où arrive la récolte céréalière, dans l'est et dans l'ouest du Canada ainsi qu'aux États-Unis; c'est aussi le moment où la demande est la plus forte pour le transport de la potasse et de fertilisants. Lorsqu'on additionne tout cela, nous n'avons jamais dit être en mesure de fournir suffisamment d'actifs—des wagons-trémies couverts—pour transporter tous ces produits le jour même où ils sont offerts; d'ailleurs, nous ne pourrions nous le permettre.

Nous avons environ 800 wagons, la plupart propriété du CN, dans l'est du Canada, pour assurer le transport des céréales en Ontario et au Québec. Et certaines semaines, nous avons eu des commandes de plus de 400 wagons par semaine—dont les 36 wagons de ce client feraient partie—et nous n'avons pu en fournir 200 ou 250 par semaine seulement dans certains cas.

Nous commencerons à rattraper l'arriéré à mesure que les commandes commenceront à ralentir quelque peu, mais nous n'avons jamais pris l'engagement—d'ailleurs nous ne pourrions nous le permettre—de satisfaire la demande de pointe chaque semaine, et ce, constamment. Autrement, il faudrait que nous remissions des milliers de wagons tous les ans, ce que nos expéditeurs ne pourraient se permettre.

● (1235)

M. Ross Goldsworthy: Si je peux me permettre d'ajouter quelque chose, pour faire suite au commentaire de Paul, cela revient à l'importance du créneau alloué aux wagons du client, c'est-à-dire combien de wagons son réceptionnaire peut prendre.

Encore une fois, je suis tout à fait disposé à examiner cette question réseau et à fouiller davantage pour trouver une réponse. En effet, il s'agit là d'une question très spécifique concernant un client en particulier, et je ne peux tout simplement pas répondre maintenant sans avoir en main tous les détails. Mais je le ferai volontiers.

[Français]

M. Roger Gaudet: En temps normal, combien avez-vous de wagons en circulation? Je ne parle pas de la situation en haute saison, mais durant l'hiver, quand c'est tranquille, combien en avez-vous?

[Traduction]

M. Paul Miller: La totalité de notre parc, soit le matériel appartenant au CN, loué à bail et fourni par le gouvernement, compte environ 25 000 wagons-trémies couverts. Ce qui se passe, c'est qu'en hiver, la demande ralentit quelque peu, mais la vélocité de notre réseau diminue également en raison des défis que pose l'hiver canadien. Souvent, la grande majorité du parc continue à rouler pendant l'hiver. C'est en fait pendant l'été, entre la petite pointe du printemps et le sommet que nous enregistrons présentement, à l'automne, qu'il arrive que nous remissions des wagons. Depuis environ deux ans, en raison de la situation qui a cours dans l'ouest du Canada, nous avons remis 4 000, 5 000 ou 6 000 wagons pendant l'été.

Mme Marcella Szel: Puis-je ajouter quelque chose au nom du CFCP? Le représentant du CN a évoqué une pointe dans la demande et le fait qu'on a besoin de wagons en cette saison. Comme vous pouvez le voir sur le tableau, au cours d'une année normale, le CFCP peut remiser environ 4 000 wagons de son parc de 26 500 wagons en été, mais pas en hiver. Cette année, pour la première fois depuis longtemps, nous n'avons remisé aucun wagon. La demande de wagons-trémies pour le transport de la récolte céréalière au Canada et aux États-Unis ainsi que pour le transport de la potasse et de fertilisants—les principaux usagers du parc—a été tellement forte que pour la première fois, nous n'avons remisé aucun wagon. Tous les wagons sont utilisés.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Très bien. Merci.

Merci, monsieur Gaudet.

Allez-y, Robert.

M. Robert Davies: Je voudrais faire un bref commentaire.

Sans vouloir défendre les entreprises ferroviaires—et elles seront d'accord avec ce que je vais dire—, nous sommes clients du CFCP et notre demande de wagons est motivée par nos perspectives de vente. Les représentants de deux sociétés ferroviaires ont mentionné que les mois d'été étaient généralement des périodes plus calmes. Quant à nous, au fil des ans, il nous est arrivé très souvent pendant les mois d'été de charger 300 wagons par semaine. Dans notre cas, la demande est tributaire de la vente de céréales, surtout à la Commission canadienne du blé.

Quant à la demande liée aux exportations, elle a aussi une certaine incidence sur l'utilisation des wagons. Dans notre secteur, nous sommes parfois très occupés en automne et parfois non. Tout dépend des ventes. En conséquence, il est difficile de rationner, de faire un budget et de planifier, mais nous tentons d'établir une moyenne pour l'année.

Souvent, les mois de juin et de juillet sont pour nous les plus occupés. Cette année, cela n'a pas été le cas. Comme le représentant du CFCP l'a mentionné, l'activité a été plus lente au cours de ces mois que des années précédentes, mais il est très difficile d'assigner un mois à un endroit précis et de conclure que c'est ainsi que fonctionnera le programme de ventes pour un client donné.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, monsieur Davies.

Nous allons passer à Mme Ur, pour cinq minutes, je vous prie.

Mme Rose-Marie Ur (Lambton—Kent—Middlesex, Lib.): Je vous remercie de votre exposé.

Madame Szel, au bas de la page 2 du document dont vous vous êtes inspirée pour faire votre exposé, on peut lire : « La piètre qualité des wagons : un mythe ». À la page 3, on mentionne : « Remise à neuf du parc—plan triennal de remplacement ou d'amélioration des registres et trappes. » D'après mes renseignements, au cours de la campagne 2003-2004, les fuites dans les wagons ont causé la perte de céréales d'une valeur d'environ 11 millions de dollars. Autrement dit, la perte de produits d'une valeur de 11 millions de dollars. Par conséquent, je ne sais pas où est le mythe ou si ces chiffres sont erronés. C'est certainement un chiffre énorme, s'il est exact et le fait d'avoir un plan triennal ne semble pas correspondre à des pertes de cette ampleur, si c'est effectivement le cas.

• (1240)

Mme Marcella Szel: Premièrement, pour ce qui est du plan triennal, si nous avons opté pour cette option, c'est simplement que c'est le rythme le plus rapide auquel les ateliers peuvent remplacer ces composantes. Ce n'est sans doute pas aussi rapide qu'on le

souhaiterait. Si l'on pouvait le faire en un an, on le ferait, mais c'est matériellement impossible. Il faut...

Mme Rose-Marie Ur: De toute évidence, cela ne s'est pas produit uniquement en l'an 2000. Pourquoi n'avez-vous pas réglé le problème? Cela représente environ 450 wagons chargés de produits.

Mme Marcella Szel: Il y a à cela deux raisons. Premièrement, une certaine instabilité afflige le parc étant donné l'incertitude qui l'entoure. Nous en avons discuté ces dernières années.

Deuxièmement, le problème lié aux registres, qui sont la cause des fuites, tient à la conception même du wagon. Ce n'est pas nécessairement une question de maintenance; c'est un problème de design. Les wagons ont été conçus pour un mécanisme d'ouverture différent de celui qui est utilisé à l'heure actuelle. Aux terminaux, il a arrivé fréquemment que les travailleurs qui déchargent les wagons ne les referment pas.

Le problème des registres et des trappes est lié à l'utilisation qu'en fait le producteur. Il arrive qu'on nous ne soyons même pas au courant du problème, à moins qu'on nous en avertisse, parce qu'il survient sur place. C'est une activité qui se déroule sur les lieux du chargement ou du déchargement.

Mme Rose-Marie Ur: D'après mes renseignements, peut-être qu'une visite le long des voies ferrées pourrait aider le CFCP à régler le problème car apparemment les animaux sauvages ont découvert cette manne. D'ailleurs, le fait que des céréales jonchent les voies ferrées n'est pas très bien vu des collectivités. Ce n'est certainement pas quelque chose qui fait plaisir aux collectivités. Et ce n'est pas un problème récent. Dire qu'il est attribuable au design des wagons... Chose certaine, au fil des ans, c'est un problème qu'on aurait dû régler en procédant à l'amélioration des wagons.

Mlle Janet Weiss: Pour que tout soit clair, je ne sais pas trop quel rapport fait état de pertes de 11 millions de tonnes. Pouvez-vous m'éclaircir?

Mme Rose-Marie Ur: Ce sont des renseignements que j'ai reçus qui font état de telles pertes.

Mlle Janet Weiss: Le chiffre de 11 millions de tonnes m'étonne. Tout ce que je veux vous dire, c'est qu'il est dans le meilleur intérêt du chemin de fer...

Mme Rose-Marie Ur: C'est 11 millions de dollars.

Mlle Janet Weiss: Oh, 11 millions de dollars. Désolée.

Il est dans le meilleur intérêt du chemin de fer de réparer les wagons...

Mme Rose-Marie Ur: Je le croirais.

Mlle Janet Weiss: ...car si une entreprise céréalière charge un wagon au point de départ et qu'il arrive vide à destination, nous sommes responsables de la perte de ce produit et nous devons en assumer le coût. Dans la mesure où nous sommes au courant, nous prenons immédiatement des mesures car une telle situation n'est dans l'intérêt de personne, que ce soit l'expéditeur ou le chemin de fer.

Pour ce qui est des déversements le long des voies, nous avons fait des recherches sérieuses à cet égard et nous avons découvert que les déversements surviennent principalement lors du chargement des wagons de céréales. Parfois, les céréales se retrouvent sur les traverses du wagon proprement dit au cours du chargement. C'est ainsi que pendant le transport, les céréales que les clients ont placées sur les traverses se répandent sur la voie ferrée.

Je ne veux certes pas minimiser l'importance de garder les voies propres. Je sais que nous investissons des sommes considérables pour nettoyer les voies. Nous avons des aspirateurs qui aspirent littéralement les céréales répandues. À notre connaissance, si un registre est défectueux et qu'il y a une fuite de céréales, nous le réparons sans délai. C'est un problème qui serait réglé.

Mme Rose-Marie Ur: La source de mes renseignements est la Commission canadienne des grains.

À l'heure actuelle, le CP ou le CN loue-t-il des wagons-trémies et, dans l'affirmative, s'agit-il d'un bail net ou d'un bail complet?

Mlle Janet Weiss: Nous avons une combinaison des deux. Certains baux sont nets et d'autres complets. Tout dépend des modalités commerciales et de ce qui est le plus attrayant pour nous et pour l'entreprise de location.

Mme Rose-Marie Ur: Avez-vous une ventilation de vos baux?

Mlle Janet Weiss: Je n'ai pas de ventilation en pourcentage, non.

Mme Rose-Marie Ur: Pensez-vous vraiment que si les wagons étaient vendus à la FRCC, les chemins de fer pourraient travailler avec la FRCC? Ce serait une situation différente car dans bien des régions, même la FRCC devrait négocier une alliance avec le CN ou le CP pour obtenir un droit de passage sur leurs voies. Si cela arrivait, pensez-vous qu'une entente serait possible?

Mlle Janet Weiss: Dans tous les domaines, de la maintenance aux systèmes électroniques, nous avons des milliers d'ententes commerciales avec des fournisseurs. Dans un contexte commercial, il faut être convaincu que l'affaire serait mutuellement avantageuse pour les deux parties.

•(1245)

Mme Rose-Marie Ur: D'après ce que m'ont dit des céréaliculteurs, dont la position assurément ferme, un système commercial fondé sur des contrats serait le plus viable pour les producteurs céréaliers.

Monsieur Davies, c'est peut-être difficile, mais vous êtes dans ce secteur. Quelle serait la meilleure option pour le secteur agricole? Poursuivre de quelle façon?

M. Robert Davies: Pour ce qui est de la propriété des wagons-trémies?

Mme Rose-Marie Ur: Oui.

M. Robert Davies: À l'heure actuelle, nous envisageons le même système, que nous connaissons bien, mais avec certaines modifications. Transports Canada nous a fait savoir qu'il envisageait d'examiner certaines questions entourant le plafond des revenus et de négocier un mécanisme différent pour ce qui est du renouvellement du parc à long terme.

À notre avis, le système est... comment dire? fragile. C'est le meilleur terme qui me vienne à l'esprit. C'est un système dont l'équilibre est délicat. Personne n'en est entièrement satisfait, mais à tout le moins, nous savons comment il fonctionne. Il a de bons jours et de moins bons jours. Ainsi, il y a des pénuries de wagons, ce que nous n'apprécions guère, mais nous comprenons. Le système est difficile à gérer, compte tenu du nombre d'installations, d'agriculteurs, de points d'exportation, sans compter les multiples intempéries. Nous préférons un système que nous comprenons et au sein duquel de mauvaises décisions ont certaines conséquences commerciales, à un système dont le rendement laisserait à désirer pour d'autres raisons.

Voilà pourquoi, à ce stade-ci, notre suggestion est la suivante : laisser les choses telles qu'elles sont pour nous; imposer certaines

contraintes additionnelles aux chemins de fer; et améliorer le niveau de service de façon à faciliter nos rapports avec nos partenaires. À notre avis, c'est là le genre de choses que l'on peut faire sans tout réaménager de fond en comble.

Mme Rose-Marie Ur: Merci.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Merci, madame Ur. Merci, monsieur Davies.

Monsieur Vellacott, vous avez cinq minutes.

M. Maurice Vellacott (Saskatoon—Wanuskewin, PCC): J'ai trois questions.

La première s'adresse aux représentants du CN. Ross peut y répondre.

Si vous n'avez pas eu de réponse du gouvernement fédéral depuis 10 mois, depuis que vous avez offert d'acheter la moitié de la flotte, avez-vous quand même eu des échanges verbaux? Avez-vous une idée pourquoi?

Ma deuxième question s'adresse à Paul Miller. Monsieur Miller, vous avez mentionné que selon la FRCC, les wagons seraient loués à bail pour répondre aux besoins et aux intérêts de l'Est—autrement dit, à des non-céréaliculteurs. Par conséquent, ils ne seraient pas disponibles pour les agriculteurs de l'Ouest du Canada. Ai-je bien compris vos propos?

Et enfin, je voudrais savoir si l'un ou l'autre d'entre vous a une réponse à ma dernière question. Je m'interroge sur les raisons qui ont amené les producteurs de blé et de canola de l'Ouest à se retirer de la FRCC. Avez-vous eu des échanges détaillés avec eux par écrit ou par téléphone, ou même des rencontres fortuites, pour connaître les raisons qui ont incité ces deux groupes en particulier à se retirer de la FRCC?

Si l'on procède dans l'ordre, la question adressée au CN est la première.

M. Ross Goldsworthy: Nous avons été assez étonnés le 1^{er} novembre lorsqu'on nous a dit que notre offre, faite 10 mois auparavant, était perçue simplement comme une expression d'intérêt. Nous n'avons eu aucune réponse concrète ou détaillée si ce n'est que récemment, notre président-directeur général a reçu une lettre qui disait essentiellement : « Merci beaucoup d'avoir manifesté votre intérêt; nous en prenons bonne note. » Pour notre part, nous considérons que c'est là une offre concrète, une offre ferme.

M. Paul Miller: Si j'ai bien compris, monsieur, il s'agit de wagons servant au transport des céréales de l'Est canadien. Il y a eu des discussions pour savoir si ces wagons étaient nécessaires ou pas, mais je suis à peu près sûr que c'était pour les expéditeurs de céréales de l'Est canadien, et non pour les expéditeurs d'autres marchandises.

M. Maurice Vellacott: Avez-vous appris cela lors des rencontres à Winnipeg?

M. Paul Miller: Non, c'était dans la documentation fournie au préalable par la FRCC.

M. Maurice Vellacott: Très bien. Évidemment, dans l'intérêt des agriculteurs de l'Ouest, nous voulons être sûrs que ces wagons sont à leur disposition. C'était, je pense, le but original du mandat. Ainsi, d'après ce que vous savez, les discussions portaient sur les céréales de l'Est canadien et non sur d'autres marchandises, n'est-ce pas?

M. Paul Miller: Absolument.

M. Maurice Vellacott: L'autre question qui se pose est de savoir si des groupes ont eu des contacts, spéciaux ou autres, avec les producteurs de canola ou de blé de l'Ouest afin de connaître les raisons pour lesquelles ils ont pris leurs distances par rapport à la FRCC.

Mme Marcella Szel: Lors de l'audience ou de la rencontre organisée par Transports Canada à Winnipeg le 1^{er} novembre dernier, les deux étaient là, et on leur a posé précisément cette question. Je ne veux parler au nom de personne, mais il se trouve que j'ai pris quelques notes sur leurs interventions. Je peux vous les rapporter, mais je veux qu'il soit très clair que je ne fais que répéter ce que j'ai entendu.

D'après mes notes, donc, la SCGA disait que c'était à cause de questions de responsabilités, parce qu'il n'y avait pas eu d'analyses de rentabilité et pour des motifs commerciaux.

La WCWGA avait soumis une lettre de retrait de sept pages. Toujours selon les notes que j'ai prises, elle voulait que les choses changent pour aboutir à un système complètement commercial. Elle n'a pas vu cela comme une transformation vers un système commercial pour la manutention des grains, mais plutôt comme un système de commandement et de contrôle. Elle avait également des réserves au sujet des 1 500 \$ requis par wagon pour l'entretien et du soi-disant niveau zéro de wagons avariés.

Je suis sûre qu'il y avait beaucoup plus de choses dans sa lettre de sept pages. Ce ne sont là que quelques observations tirées de mes notes.

● (1250)

M. Maurice Vellacott: Merci.

M. Robert Davies: Monsieur Vellacott, si je comprends bien, des représentants de la Saskatchewan Canola Growers Association viendront témoigner devant ce comité la semaine prochaine. Ils sont probablement mieux placés que d'autres pour répondre directement à cette question; d'ailleurs, je pense qu'ils ont eu aussi des discussions avec des producteurs de blé.

À ma connaissance, la question des répercussions commerciales revêtait pour eux une grande importance. Lorsque le modèle de gouvernance a été présenté, les deux le considéraient comme un enjeu majeur, et nous ne saurions insister assez sur la question de la représentation des exploitants agricoles. D'après ce que nous avons entendu, au moins 90 p. 100 des producteurs appuient la FRCC, mais il est très difficile de jouer sur les chiffres; quoi qu'il en soit, je suis sûre que vous comprenez.

D'après ce que nous savons, un des cinq membres qui siègera pour toujours au sein de cet organisme est la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, qui est probablement constituée d'agriculteurs, mais n'est pas véritablement un groupe agricole. Quiconque vote pour le représentant d'une municipalité rurale est vu comme un défenseur de la FRCC.

En ce qui concerne la représentation des cultivateurs de canola, du Conseil des grains et des producteurs de blé, il faut savoir que tous ces gens se demandent si leurs points de vue seront adéquatement défendus au sein de la FRCC.

Je pense que la réponse qu'on nous a donnée à Winnipeg était : « Nous englobons tout le monde; nous ne laissons personne de côté ». Toutefois, lorsqu'on sait que l'entité est composée de cinq personnes déjà choisies, on peut imaginer que les autres peuvent se sentir exclus. Je pense que la question de la gouvernance est très importante pour énormément de gens dans l'Ouest canadien qui peuvent être d'accord ou pas avec la FRCC.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Je vous remercie, monsieur Vellacott.

Monsieur Easter, voudriez-vous faire une brève mise au point?

L'hon. Wayne Easter: Oui, merci, monsieur le président.

Au sujet du transport ferroviaire, est-ce que la tendance de ces dernières années a été de vous fier davantage à vos propres wagons qu'aux wagons-trémies du gouvernement? Quel est votre niveau de dépendance à leur égard? Avez-vous moins ou plus besoin des wagons-trémies du gouvernement?

Mlle Janet Weiss: Je ne pense pas qu'il y ait de tendance. Je considère que les deux systèmes sont absolument essentiels au transport des céréales et d'autres produits. Vous ne pouvez pas prétendre que le parc du gouvernement fédéral, qui compte 6 000 wagons-trémies, n'est pas important. Je dirais donc qu'il n'y a pas de tendance et que tous sont absolument indispensables à la bonne conduite de nos affaires.

M. Paul Miller: Oui, en règle générale, nous sommes d'accord là-dessus, monsieur. Il y a 6 000 wagons sur 12 000. Au fil du temps, on a fait des remplacements, mais c'est reflété dans les 3 000 à 3 500 wagons que nous avons dans le parc actuellement.

L'hon. Wayne Easter: Je crois que c'est vous, monsieur Miller, qui disiez un peu plus tôt qu'il était impossible d'utiliser tous les wagons le même jour, et nous le comprenons parfaitement. Mais avec un parc dans lequel il y a davantage de contrôles ferroviaires et moins d'influence externe sur la répartition ou le contrôle des wagons-trémies par la FRCC, autre que celle des compagnies de chemins de fer—et nous avons dit avant qu'il était nécessaire de comprendre que vous devez maximiser vos profits pour les actionnaires—, y a-t-il un danger si vous contrôlez davantage le parc de wagons? Notre vision se fonde sur la performance enregistrée par le passé.

Existe-t-il un danger, quand vous vous servez des wagons-trémies pour des usages multiples, comme le transport du carbonate de potassium, etc., même si on a beaucoup investi l'argent des contribuables canadiens dans ces wagons et que vous les contrôlez désormais, que vous utilisiez ces wagons de la façon qui vous sert le mieux et profite le plus à vos actionnaires? Est-il possible, si votre proposition suit son cours et ne va pas à la FRCC, que nous nous retrouvions dans une situation où les producteurs céréaliers de l'Ouest, en particulier, seraient désavantagés parce qu'ils n'auraient pas accès aux wagons dont ils ont besoin pour transporter leurs céréales sur les marchés à temps, étant donné que vous cherchez éventuellement à maximiser vos profits en utilisant ces wagons ailleurs?

● (1255)

M. Paul Miller: J'aimerais faire quelques remarques à ce sujet, monsieur. La première est que les producteurs de l'Ouest canadien et tous les autres exportateurs au pays sont protégés, en vertu de la loi, par les obligations qui incombent aux transporteurs publics ainsi que par les moyens à leur disposition pour garantir la qualité du service. Ils ont exercé ces droits par le passé, et nous avons essayé de composer avec.

Deuxièmement, notre orientation commerciale n'entre pas en conflit avec les besoins des producteurs. Nous et nos actionnaires sommes mieux servis lorsque nous utilisons ces wagons de manière très efficace. C'est la même chose pour les producteurs : plus vite nous répondons à leur demande et plus nous transportons de marchandises pour le compte des producteurs dans la période de pointe, mieux c'est car, d'après ce que je comprends, cela leur permet d'avoir des retombées financières nettes supplémentaires.

Est-il besoin de le rappeler : plus nous transportons, plus nous gagnons. Pour les céréales comme pour tous les autres produits que nous traitons, nous réalisons des bénéfices. Nous sommes donc ravis de transporter ces marchandises au nom de nos clients.

Mme Marcella Szel: J'aimerais préciser que je suis totalement d'accord avec ce que vient de dire le représentant du CN et vous assurer que plus nous travaillons, plus nous gagnons d'argent. Notre but est d'en faire le plus possible.

Permettez-moi simplement d'ajouter une chose. Au sujet de la proposition de bail, à la page 3 de notre document, nous avons indiqué que s'il y avait des craintes quant à la capacité pour les producteurs céréaliers de l'Ouest, nous serions prêts à inclure cela dans le bail et à nous engager à fournir une capacité équivalente. Il y aurait donc toujours une garantie.

M. Robert Davies: Si j'ai bien compris, la disposition concernant le niveau de service, les obligations des transporteurs publics dans le secteur ferroviaire ne disparaîtraient en aucune circonstance. Selon moi, la proposition de la FRCC—j'essaie de la retrouver—prévoit également l'utilisation à d'autres fins et la fourniture de wagons à d'autres, dans le cadre de baux à court terme, si ceux-ci ne sont pas requis pour le transport des céréales de l'Ouest. Je crois donc qu'il y a là une obligation similaire.

Toutefois, dans ce cas, les wagons appartiendraient à quelqu'un d'autre qui les utiliserait à d'autres fins, mais celui-ci devrait s'acquitter des obligations imposées au transporteur public. N'est-ce pas?

M. Ross Goldsworthy: Eh bien, je pense que c'était l'un des problèmes non élucidés à la réunion du 1^{er} novembre. Si la FRCC possédait des wagons qu'elle répartirait entre différents clients et qu'ensuite elle n'en avait pas assez pour faire face à la demande en période de pointe ou de fluctuation, qui devrait s'acquitter des obligations incombant au transporteur? Je pense que même le ministère des Transports n'a pas su répondre à ces questions.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Je vous remercie, monsieur Easter.

Merci, mesdames et messieurs. Je vais user de la prérogative du président pour conclure cette séance et poser moi-même quelques questions.

La proposition de la FRCC découle de la frustration des producteurs qui voient que les taux de fret ne leur permettent pas d'en avoir le plus possible pour leur argent. Un bon tiers des coûts des exploitations agricoles de l'ouest du Canada s'en va dans le fret, pour le transport des céréales jusqu'à leur site d'entreposage en silo. Ce qui intéresse les gens, c'est de savoir comment optimiser leurs ressources. Je suis sûr que c'est cela qui est à l'origine de la proposition de la FRCC.

J'aimerais savoir quel pourcentage de revenus représente le transport de céréales pour le CN et le CP. Pourriez-vous me donner un pourcentage approximatif de ce que vous faites? D'après le parc que vous exploitez, j'imagine que ce pourcentage doit être élevé.

Mme Marcella Szel: Pour ce qui est du Canadien Pacifique, le pourcentage de revenus tirés du transport des céréales dans son ensemble s'élève à 17 p. 100. Cela comprend les États-Unis et le Canada.

M. Ross Goldsworthy: Pour ce qui est du Canadien National, une compagnie de 6,2 milliards de dollars, une bonne année pour les céréales, du côté canadien, donnerait 650 millions de dollars. Cela correspond à une bonne campagne agricole.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): À la lumière de ces chiffres, alors, au cours des 10 années durant lesquelles la FRCC a travaillé à l'atteinte de cet objectif et pendant lesquelles le gouvernement a parlé de se débarrasser des wagons-trémies, quelle quantité de marchandises, en pourcentage, est maintenant acheminée par d'autres moyens que les wagons de transport en vrac? Je sais que beaucoup des produits qui sortent de ma région sont transportés par des véhicules rail-route, des conteneurs autres que ferroviaires, des camions, dans des cargaisons en sacs et autres choses du genre, de sorte que ces wagons-trémies n'ont pas la même incidence sur les marchés qu'il y a 10 ans. Avez-vous des chiffres qui le démontrent?

Mlle Janet Weiss: Êtes-vous en train de demander dans quelle mesure on utilise les conteneurs pour transporter les céréales?

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Je dis simplement qu'il y a eu un changement pour les exploitations agricoles et qu'on s'éloigne du transport de marchandises en vrac par conteneurs, comme les wagons-trémies, etc., pour se tourner vers des conteneurs de produits emballés, le transport ferroviaire et les camions. Pourriez-vous nous dire combien cela représente ou quelle est l'incidence sur vos besoins en wagons-trémies, le cas échéant?

Mlle Janet Weiss: C'est relativement faible. Je peux vous dire que...

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Est-elle croissante ou statique?

Mlle Janet Weiss: Le transport multimodal progresse de 8 à 15 p. 100 par année et touche essentiellement les marchandises par opposition aux produits en vrac. Lorsque nous examinons nos statistiques et que nous regardons combien représente le transport de céréales dans le plafond de revenus, étant donné que celui-ci inclut le transport intermodal et le transport par conteneurs, on voit que c'est moins de 2 p. 100 de nos sources de revenus.

C'est donc relativement bas et stable. En outre, c'est essentiellement un marché où le transport s'exerce dans les deux sens. Cela dépend donc vraiment du type de marchandises transportées dans les Prairies et ensuite de l'utilisation du conteneur ayant servi à transporter ces marchandises pour acheminer d'autres produits à l'exportation. Ainsi, lorsque des conteneurs sont disponibles, ils sont bien utilisés, et c'est un marché très volatil, mais intéressant pour les agriculteurs.

• (1300)

M. Robert Davies: J'aimerais ajouter quelque chose qui va dans le sens de ce qui vient d'être dit. Je sais que nous avons également des wagons spéciaux et que nous transportons des lentilles ou des céréales dans des conteneurs autres que des wagons-trémies de transport en vrac. Nous avons participé à des discussions à propos des conteneurs et des équipements d'ensachage dans les ports, parce que la mise en sacs dans les campagnes de marchandises qui doivent ensuite être transportées par conteneurs ou d'autres moyens n'est pas aussi efficace que le transport en vrac par wagons-trémies jusqu'au port.

Je crois que même s'il y a eu cette tendance, cela était dû en partie à un problème de capacité, c'est-à-dire à un manque de capacité d'ensachage dans les ports. Ainsi, il se peut que nous observions une tendance à utiliser ce type de conteneurs pour des récoltes spéciales si nous avons les équipements dans les ports pouvant garantir différents types de conditionnement.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Très bien.

Mesdames et messieurs, je vous remercie pour vos exposés.

Je sais que ces audiences vont se poursuivre. La semaine prochaine nous allons recevoir des représentants de la FRCC et d'autres personnes concernées par ce problème. La Western Grain Elevator Association sera également représentée, tout comme les producteurs céréaliers de l'Ouest canadien. J'ai entendu parler des producteurs de canola, mais je ne les vois pas sur la liste. Nous avons reçu beaucoup de demandes. Ainsi, nous réunirons un groupe d'experts encore mardi prochain pour continuer de chercher des réponses à nos questions.

Merci encore.

Peut-être pourrions-nous garder le groupe quelques minutes de plus. Nous avons quelques questions à régler.

Nous avons reçu une demande et nous voudrions adopter une motion pour qu'elle se concrétise. Permettez-moi de vous lire la motion. Que le comité accepte la demande transmise par l'ACDI pour que James Morris, directeur exécutif du Programme alimentaire

mondial, comparaisse conjointement devant ce comité et le Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international le lundi 22 novembre 2004, à 15 h 30, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest.

Sommes-nous disponibles pour assister à cette rencontre?

Mme Rose-Marie Ur: Est-ce que cela concerne...

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Je ne sais pas si ce sera possible.

Lundi, à 15 h 30, Roger.

Mme Rose-Marie Ur: Personnellement, j'aimerais y être.

Le vice-président (M. Gerry Ritz): Très bien. Si tout va bien, il y aura le quorum. J'y serai aussi.

(La motion est adoptée)

Y a-t-il d'autres points que nous n'avons pas abordés?

Cet après-midi, à 13 heures, l'ACIA organisera une séance d'information technique sur l'ESB, à l'étage supérieur. Mercredi, il y aura une réunion d'information de l'ACIA sur la transformation. C'est donc demain à 15 h 30, je crois. Cela devrait figurer également sur vos calendriers. Puis, jeudi, nous recevrons le ministre. Ce sera une semaine bien remplie.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

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

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