



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 012 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 23 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 23 novembre 2004

•(1110)

[Traduction]

Le président (M. Paul Steckle (Huron—Bruce, Lib.)): Mesdames et messieurs, la séance est maintenant ouverte. Certains témoins ne sont pas encore arrivés, mais j'aimerais qu'on commence et je donnerai donc la parole à ceux qui le sont.

Aujourd'hui, le temps accordé pour les questions sera de cinq minutes afin qu'un maximum de députés puissent participer. J'aimerais que les questions tout comme les réponses soient aussi concises que possible. S'il y a des questions qui méritent d'être fouillées davantage, on pourra s'y attarder.

Je souhaite la bienvenue aux témoins de ce matin. Nous accueillons du groupe du transport des céréales, la Western Grain Elevator Association—Jean-Marc Ruest, vice-président adjoint, Affaires juridiques et industrielles, James Richardson International; Richard Wansbutter, vice-président, Relations commerciales, Saskatchewan Wheat Pool; et Bill James, directeur, Transport et logistique, Agricore United.

Monsieur Ruest, c'est vous qui allez prendre la parole en premier? On vous accorde un maximum de 10 minutes pour vos remarques et ensuite on passera aux questions.

[Français]

M. Jean-Marc Ruest (vice-président adjoint, Affaires juridiques et industrielles, James Richardson International, Western Grain Elevator Association): Merci beaucoup, monsieur le président. Nous remercions sincèrement les membres du comité de prendre le temps de nous entendre aujourd'hui.

[Traduction]

Nous représentons la Western Grain Elevator Association qui regroupe neuf sociétés de manutention des céréales entre les mains desquelles passent au moins 90 p. 100 des céréales de l'Ouest. Nos membres sont très diversifiés et comprennent des sociétés privées, des sociétés cotées en bourse et des installations de manutention des céréales exploitées par des agriculteurs.

Nous avons dit que 90 p. 100 au moins des céréales de l'Ouest transitaient par notre association. Ce qu'on entend par là, c'est que nous assurons la manutention d'au moins 90 p. 100 des céréales cultivées par les agriculteurs dans l'Ouest; en d'autres termes, plus de 90 p. 100 des agriculteurs comptent sur nos membres pour des services de manutention des céréales efficaces et efficaces. Je tenais à le préciser car on a tendance à schématiser la situation en parlant d'eux contre nous—« eux » ce sont les agriculteurs ou les exploitations céréaliers. Mais la démarcation n'est pas aussi franche. Il existe une grande zone d'ombre quand il s'agit de définir « eux » et « nous ». Pour nous, la vraie nature du secteur céréalier, c'est l'interdépendance et les interconnexions. Si un des maillons de la chaîne se brise, que ce soit les producteurs, l'exploitation céréalère

ou la société de chemins de fer, c'est le système tout entier qui s'écroule.

À titre de membre de la WGEA, nous avons investi des milliards de dollars dans nos installations de manutention des céréales, ce qui a permis au Canada de mettre en place un système de manutention des céréales efficace et de rester concurrentiel à l'échelle internationale. N'oublions pas que nos sociétés emploient également des milliers de personnes partout au Canada. On a tendance à penser que tout se passe dans l'Ouest, et à oublier que nos membres ont des centaines d'employés en Ontario et au Québec.

La réussite du système de manutention des céréales, et je dirais même du secteur céréalier en général, repose sur la compétitivité et l'efficacité de tous les intervenants et les forces commerciales en jeu. On peut d'ailleurs retracer les problèmes que connaît actuellement le secteur céréalier à l'érosion de ces facteurs.

Notre système de transport des céréales, et le parc de wagons-trémies fédéral en particulier, est fonctionnel. Il n'est pas parfait, loin de là, mais il marche. Il faut savoir que ce système est très sensible et que tout changement précipité pourrait éventuellement avoir des conséquences dévastatrices.

Pour que notre discussion de ce matin sur la section du parc de wagons-trémies soit fructueuse, un aperçu historique de la situation s'impose.

C'est en 1996 que le gouvernement fédéral a annoncé pour la première fois son intention de céder son parc de wagons-trémies. Cette décision était motivée par deux facteurs : réduire le déficit, en procédant à une vente commerciale, et commercialiser davantage le secteur des transports. Le gouvernement avait clairement mis de l'avant ces deux facteurs.

Ensuite, le gouvernement fédéral a demandé au juge Estey de rédiger un rapport sur le système de transport des céréales de l'Ouest. M. Estey a examiné le système tout entier et a conclu qu'il fallait que ce système soit commercialisé davantage, notamment en vendant le parc de wagons-trémies à sa juste valeur commerciale et dans le respect des règlements commerciaux en vigueur, en d'autres termes sans subventions.

À notre connaissance, il n'y a jamais eu de rapport indépendant sur le système de transport des céréales de l'Ouest recommandant la vente des wagons-trémies autrement que dans le contexte d'une vente commerciale des wagons à leur juste valeur marchande. M. Estey a donc conclu, au terme de son enquête indépendante portant précisément sur les wagons-trémies, qu'il fallait que la cession se fasse par le biais d'une vente commerciale.

Dans ce contexte, tout observateur raisonnable en aurait conclu que les wagons-trémies seraient vendus commercialement à leur juste valeur marchande. Au strict minimum, on aurait pu s'attendre à ce que le gouvernement fasse une demande de propositions. Mais plus tôt cette année, nous avons appris que le gouvernement fédéral s'intéressait sérieusement à la proposition de la FRCC, qui pourtant ne répond pas du tout aux deux objectifs cités par le gouvernement, à savoir la réduction du déficit et la commercialisation accrue du secteur des transports.

Comme il n'y a pas eu d'appel d'offres, les parties intéressées à acquérir les wagons—par exemple, les deux sociétés ferroviaires—ont dû rédiger des propositions à la hâte. D'autres, notamment les compagnies de location de wagons, n'ont pas du tout été invités à faire part de leur intérêt ou de l'utilisation qu'ils pourraient faire de ces wagons-trémies. Très franchement, notre association est déconcertée par la vitesse à laquelle le gouvernement semble vouloir mettre en oeuvre la proposition de la FRCC sans avoir à communiquer avec toutes les personnes intéressées ni considérer toutes les options envisageables.

La proposition de la FRCC soulève de véritables préoccupations à la WGEA. Nous avons fait part à Transports Canada des lacunes que nous avons relevées dans la proposition par le biais d'un mémoire qui a également été distribué aux députés qui sont présents aujourd'hui. Si ce n'est pas déjà fait, nous vous encourageons fortement à lire ce mémoire qui résume les trois options retenues par Transports Canada. Nous avons évalué chacune de ces options en fonction des sept principes directeurs dont se servira Transports Canada pour faire des recommandations au gouvernement.

Nous avons évalué la proposition de la FRCC en fonction des sept principes de base de façon équitable et nous en sommes venus à la conclusion que cette option est la moins souhaitable de toutes.

En deux mots, voici nos préoccupations.

Une grande partie du plan n'a pas été présentée et ce qu'on sait du plan aurait pour conséquence d'inclure au système de transport des céréales des éléments non commerciaux, alors que le système nécessite une commercialisation accrue pour survivre—la conclusion même du juge Estey.

Lorsque nous disons qu'il y a beaucoup d'aspects du plan qui sont inconnus, c'est parce que quand nous avons posé des questions à la FRCC précisément sur la mise en oeuvre du plan, la gestion des wagons, les accords de location des différentes compagnies ferroviaires et la distribution des wagons, on nous a toujours répondu la même chose, à savoir « Eh bien, nous maintiendrons le statu quo pour les deux prochaines années et ensuite on verra. »

Quiconque s'intéresse à la santé de notre système de transport des céréales trouvera cette situation tout à fait inacceptable. La moindre des choses, c'est que nous sachions maintenant quelle sera l'utilisation exacte que fera la FRCC de ces wagons. Comment la coalition peut-elle garantir la réparation et le remplacement des wagons ainsi que la réduction des frais de transport assumés par les producteurs—le premier argument avancé dans sa proposition—alors qu'on ne sait même pas ce qui se passera après la période initiale de deux ans?

Étant donné que les wagons ne seraient pas transférés par la FRCC à un coût nominal, la gestion du parc de wagons par cette dernière ne serait pas motivée par des facteurs commerciaux. La coalition aurait alors la possibilité de faire abstraction des facteurs commerciaux au détriment des autres intervenants du secteur. C'est même confirmé dans la proposition de la FRCC où on trouve de nombreuses références à la répartition des wagons et à l'influence qu'exercera la coalition auprès des compagnies ferroviaires des sociétés céréalières. Il est clair que la coalition n'est pas motivée par des facteurs commerciaux mais plutôt par des facteurs politiques, ce qui se traduira par un affaiblissement du système de transport des céréales.

Le président m'indique que le temps file.

En résumé, quelle est la meilleure option d'après la WGEA? Nous pensons que le gouvernement ne devrait pas céder son parc de wagons. C'est vrai que le système de transport n'est pas parfait, je dirais même qu'il connaît de graves problèmes, notamment le manque de vraie concurrence entre les deux compagnies ferroviaires et le manque de recours devant l'Office des transports du Canada. On parle d'une absence de reddition de comptes de la part des sociétés ferroviaires quant à l'inadéquation des services.

● (1115)

Si nous sommes en mesure de cerner et de confirmer ces problèmes, il faudra les régler par le biais de divers mécanismes, notamment un examen de la Loi sur les transports. La cession des wagons-trémies n'y changera rien. Au contraire, nous pensons qu'elle aggraverait les problèmes.

Le président: Je vais devoir vous interrompre. Vous aurez sans doute l'occasion de reprendre la parole. Je suis désolé de devoir vous couper la parole. Comme nous avons commencé avec un peu de retard, je ne leverai pas la séance avant 12 h 10.

Notre deuxième témoin de la première partie de notre réunion de ce matin, c'est la Western Canadian Wheat Growers Association. Nous accueillons Cheryl Jolly, présidente de Mossbank, en Saskatchewan, et Douglas Campbell, vice-président de l'Alberta.

Avez-vous un exposé? Je vais vous accorder un maximum de 10 minutes et ensuite on va passer aux questions.

Vous allez commencer, madame Jolly?

● (1120)

Mlle Cheryl Jolly (présidente, Western Canadian Wheat Growers Association): Oui, merci.

Bonjour.

C'est pour moi un honneur que de représenter les intérêts des membres de la Western Canadian Wheat Growers Association dont je suis la présidente relativement à la cession du parc fédéral de wagons-trémies et je vous remercie de m'avoir invitée.

Je suis productrice céréalière à Mossbank. Je n'ai peut-être pas la tête de l'emploi mais en m'examinant de près vous constaterez que j'ai de la terre sous les ongles. Vous risquez même de trouver de la moutarde joncée ou même du canola. Mon mari et moi sommes tous deux agriculteurs depuis cinq générations. Nous cultivons différentes denrées sur une superficie de 5 000 acres. En plus de mon rôle au sein de l'association, je suis également agente de développement économique et je m'intéresse de très près à la revitalisation rurale.

Mon mari et moi ne nous intéressons pas aux commérages, mais il est vrai que cette année on parle beaucoup du temps et de dame nature.

Mon collègue, Doug Campbell, vous fera part des nombreuses inquiétudes techniques que soulève pour nos membres la cession du parc de wagons-trémies. Pour ma part, je me contenterai de mener à mal l'assertion de la représentation des agriculteurs.

La Farmer Rail Car Coalition prétend représenter 90 p. 100 des agriculteurs. Cette assertion est tout à fait fautive. L'Association des producteurs de céréales du Canada, par exemple, ne soutient pas la proposition de la FRCC. Les producteurs céréaliers, co-fondateurs de la FRCC, ne la soutiennent plus. Nous avons participé à la réunion d'information mais n'avons obtenu aucune réponse à nos questions et nous avons constaté que la proposition s'écartait de notre vision d'un système commercial. Les Saskatchewan Canola Growers, co-fondateurs et derniers membres à se retirer de la FRCC, ne soutiennent pas le plan non plus. Je ne suis même pas convaincue que la majorité des membres de la FRCC représentent les vrais producteurs de l'ouest du Canada.

Les partisans de la FRCC comprennent notamment la Saskatchewan Association of Rural Municipalities. Comme je suis propriétaire et que je paye des impôts fonciers dans une municipalité rurale, je suis membre par défaut non seulement de la SARM mais également de l'APAS, qui prônent toutes deux la vente des wagons. Ces associations représentent-elles mon point de vue et mes intérêts? Non. Et pourtant, M. Harrison, porte-parole officiel de la FRCC, me compte parmi ses 90 p. 100.

Nos membres choisissent de le devenir—ils doivent payer, en fait, des droits annuels—tout comme ceux des associations de cultivateurs d'orge et de canola. Nous gardons nos membres grâce à notre lobbying au nom de producteurs créatifs et novateurs. Nous devons leur rendre des comptes. Ils choisissent de devenir membres de notre association. Ils élisent les administrateurs qui les représenteront et défendront leurs intérêts.

La WGA vous a donné un bref historique du système de transport, que vous retrouverez à l'annexe 3 de notre mémoire. Je n'y étais pas lorsque l'accord de la Passe du Nid-de-Corbeau a été signé en 1896. Très franchement, je ne m'intéressais même pas à l'agriculture lorsque le rapport Estey a été rédigé. Par contre, comme beaucoup de producteurs que je représente aujourd'hui et les générations futures d'agriculteurs, l'augmentation des frais de transport et les nouvelles allégations de distorsion commerciale avancées par les États-Unis nous touchent directement.

Il est intéressant de noter que sept des dix administrateurs de notre association ont moins de 35 ans. C'est quelque chose dont je suis très fière et qui devrait retenir l'attention du secteur. Nous attirons la prochaine génération d'agriculteurs, ce qui n'est pas le cas des adhérents au plan de la FRCC. Je dirais même que c'est plutôt le

contraire. Ces producteurs-là s'intéressent sans doute plus aux répercussions fiscales de leur prochaine vente aux enchères qu'à l'accroissement des frais de transport dans un secteur où les marges sont déjà minces.

La FRCC a de moins en moins de membres et ne représente pas 90 p. 100 des agriculteurs et certainement pas la prochaine génération qui sera directement touchée par cette décision. Je vous demande de vous poser des questions sur le bien-fondé de cette proposition. Qui en tirera profit? Toute décision qui met en péril le caractère commercial de notre système ne peut être acceptée par nos membres.

• (1125)

Le président: Monsieur Campbell, vous avez moins de six minutes.

M. Douglas Campbell (vice-président, Western Canadian Wheat Growers Association): Merci, monsieur le président.

Juste au cas où vous auriez des problèmes de vision, laissez-moi préciser que je ne fais pas partie de ces 70 p. 100 ayant moins de 35 ans.

Des voix: Oh, oh!

M. Douglas Campbell: Je vais être bref car nous disposons de très peu de temps. Je voulais d'abord dire que nous étions d'accord avec presque tous les principes énoncés par M. Ruest, de la Western Grain Elevator Association. De plus, nous avons présenté notre point de vue en détail à Transports Canada. Nous avons également participé à la réunion des intervenants organisée par le ministre des Transports, M. Lapierre, à Winnipeg, le 1^{er} novembre. Nous étions heureux d'y contribuer, comme c'était le cas pour bien d'autres organisations. Je sais que le temps alloué est restreint, mais je voudrais insister, monsieur, sur le fait qu'il existe 35 groupes qui partagent des principes similaires. Trois seulement ont été invités à témoigner, je crois, mais je suis sûr que c'est un fait que vous garderez à l'esprit.

Dans l'ensemble, le Parlement ne s'est pas soucié du tout de l'industrie céréalière durant ses 70 ou 80 premières années. Depuis environ 1970, par contre, de nombreuses personnes s'efforcent d'écartier un peu la lourde main de la réglementation, afin de passer à la commercialisation. Les honorables ministres des Transports Lang, Mazankowski, Pépin et Young ont fait un travail admirable pour que l'industrie s'engage dans cette voie. À vrai dire, en 1999 encore, le Cabinet fédéral, y compris, bien sûr, le premier ministre actuel et le ministre des Finances actuel, était pleinement en faveur de cette évolution vers la commercialisation. D'où notre perplexité, devant ce qui s'est passé au cours des deux à quatre dernières années.

Voici pour les remarques générales. Nous avons aussi des commentaires détaillés sur des points précis. Nous souhaitons une concurrence accrue des sociétés ferroviaires et des mesures efficaces pour qu'elles s'y tiennent. D'autre part, contrairement à la Grain Elevator Association, nous préconisons pour le système une capacité d'être motivé et de fonctionner 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Il faut donc des responsabilités, des récompenses, des incitatifs et des pénalités touchant à la fois les agriculteurs, les sociétés céréalières et les compagnies ferroviaires.

Quant à la proposition de la FRCC, Mme Jolly l'a indiqué, elle nous préoccupe au plus haut point. Et il me semble important de porter au compte rendu un fait : que, parmi la centaine de personnes et la bonne trentaine d'organisations ayant participé à la réunion des intervenants du 1^{er} novembre, le consensus était que la position de la FRCC, elle le reconnaissait elle-même, ne correspondait pas aux normes fixées par le gouvernement fédéral ou par l'industrie. Nous pensions qu'à l'heure actuelle la FRCC aurait retiré cette proposition, pour deux raisons principales : qu'elle nécessite le contrôle de tous les wagons gouvernementaux, que n'ont concédé ni la Commission canadienne du blé, ni le gouvernement de l'Alberta, ni celui de la Saskatchewan; et la hausse des coûts d'entretien qui s'ensuivrait et dont il faudrait s'occuper, alors que, en fait, s'il y a des problèmes de paiements en trop, rien n'empêche le gouvernement du Canada de résoudre la question par un coup de crayon ou en faisant un appel d'offres public.

J'en resterai là, monsieur le président, et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions. Je vous remercie.

Le président: Merci à vous, monsieur Campbell.

Passons maintenant aux questions. Je vais profiter de la prérogative du président pour limiter les tours à cinq minutes. Je vous demanderais donc d'être très succincts, dans vos questions comme dans vos réponses.

Monsieur Miller, à vous la parole.

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

Et merci à vous qui avez bien voulu venir témoigner aujourd'hui. Je suis un éleveur de boeuf de l'Ontario, si bien que j'ai besoin d'en apprendre un peu plus sur la situation des wagons de chemins de fer dans l'Ouest.

Ma première question est la suivante : À votre avis, la cession ou la vente de ces wagons-céréaliers à la FRCC créera-t-elle une meilleure efficacité pour les agriculteurs céréaliers et le contribuable canadien, ou les deux?

M. Richard Wansbutter (vice-président, Relations commerciales, Saskatchewan Wheat Pool, Western Grain Elevator Association): Justement, c'est une de nos préoccupations, et nous ne comprenons pas du tout comment une cession de cette importance, c'est-à-dire de 13 000 wagons-trémies à la FRCC, se traduirait par un accroissement de l'efficacité. Ce sont les sociétés céréalières, en travaillant de concert avec les compagnies de chemin de fer, qui sont responsables de ces gains en efficacité. En 24 heures, nous pouvons charger 100 wagons à nos points de service qui tournent à plein régime, acheminer ces wagons par chemin de fer jusqu'aux terminaux et décharger la marchandise, tout cela en 24 heures. C'est à ce niveau-là qu'on peut parler de gains en efficacité. Nous sommes inquiets qu'en introduisant une tierce partie aux principes non commerciaux nous mettions en péril cette efficacité. Après tout, nous ne savons toujours pas, et il commence à se faire tard, comment les wagons vont être utilisés.

• (1130)

M. Larry Miller: Merci.

Si la vente se réalisait, le gouvernement fédéral devrait-il se désengager de ses responsabilités par rapport au parc de wagons-trémies? De plus, s'il y avait effectivement vente ou cession, le gouvernement aurait-il encore un rôle à jouer?

M. Richard Wansbutter: Je répète qu'il est difficile pour nous de nous avancer car nous ne connaissons pas l'objectif visé par le gouvernement fédéral. S'il y avait cession, nous dirions que le

gouvernement du Canada devrait continuer à jouer un rôle, par exemple, en tant qu'organe de surveillance. Ce serait une exigence très importante.

M. Jean-Marc Ruest: Permettez-moi d'intervenir. Lors de son examen de la vente du parc de wagons-trémies, le juge Estey a soulevé les principes de vente commerciale équitable, de valeur commerciale, de respect des obligations commerciales internationales ainsi que de l'utilisation réservée au transport des céréales cultivées dans l'ouest du Canada. Pour le juge Estey, un rôle de surveillance s'imposait pour s'assurer que l'utilisation des wagons se limitait à certaines régions. S'il faut faire appel au gouvernement fédéral pour assumer ce rôle de surveillance et le respect de ces conditions, qu'il en soit ainsi.

M. Larry Miller: Ce que vous dites est intéressant.

On estime que la valeur du parc de wagons-trémies se situe entre 100 et 200 millions de dollars. Il est étonnant qu'on ne puisse pas en estimer la valeur plus précisément, mais bon comme ce sont les contribuables canadiens qui ont financé l'achat de ces wagons pensez-vous qu'il vaudrait mieux les vendre plutôt que de les céder? Les contribuables devraient-ils bénéficier de la vente?

M. Jean-Marc Ruest: La moindre des choses, c'est que le contribuable canadien ait la certitude que toutes les options ont été examinées et que toute entité s'intéressant potentiellement à la gestion du parc, par le biais d'un achat ou d'une cession, ait été informée des intentions de cession du gouvernement et ait eu l'occasion de faire une proposition. Ce qui n'a pas été le cas. Si on veut procéder autrement par le biais d'une vente commerciale équitable, il faut donner la chance à toute partie intéressée de participer à cette transaction.

M. Richard Wansbutter: Permettez-moi d'ajouter quelque chose. Ce qui me frustre, c'est que quand on parle de l'examen des différentes options, on insiste sur le fait que cette vente se prépare depuis longtemps. Pourquoi les parties intéressées ne se sont-elles pas manifestées? Tout simplement parce que le gouvernement fédéral a limité le nombre d'options à être examinées. Comme M. Ruest l'a précisé plus tôt, ce n'est que récemment que les compagnies de chemin de fer se sont manifestées.

Pour avoir discuté avec elles, je sais que les sociétés de location ont manifesté un intérêt mais on ne les a pas invitées à faire de propositions. Pour revenir à ce que disait M. Ruest, il est crucial que toute personne intéressée puisse se manifester.

M. Larry Miller: À quel genre de risque feront face les nouveaux propriétaires du parc de wagons-trémies? Comment ces risques devraient-ils être gérés?

M. Richard Wansbutter: Lorsque vous parlez de risque, le plus grand risque consisterait à être propriétaire de 13 000 wagons-trémies et de ne pas savoir si la nouvelle organisation serait en mesure de les utiliser semaine après semaine, mois après mois. Autrement dit, selon les fluctuations de la production et de la demande d'exportation, serait-elle en mesure de les utiliser? Lorsqu'ils sont inutilisés, comme cela a été le cas l'année dernière au moment où nous avons connu une baisse de la production, le risque consisterait à ne pas pouvoir utiliser 1 000, 2 000, ou 4 000 wagons. Qui sait?

Cela revient donc aux conditions qui seraient imposées sur la cession, et aux conditions qui seraient imposées aux chemins de fer. Les chemins de fer seraient-ils tenus d'utiliser ces wagons en tant que parc de base minimum et ensuite en ajouter d'autres, ou les chemins de fer utiliseraient-ils d'abord leurs propres wagons pour ensuite avoir recours aux wagons disponibles qui appartiennent au gouvernement? Ce sont certaines des inconnues, et c'est là où se situent certains des risques.

Le président: Je vous remercie, Larry.

Nous passons maintenant à Mme Rivard et à M. Gaudet.

[Français]

Mme Denise Poirier-Rivard (Châteauguay—Saint-Constant, BQ): Pourriez-vous m'expliquer pourquoi l'UPA au Québec est en faveur du *Farmer Rail Car Coalition*? Pouvez-vous m'expliquer pourquoi l'UPA semble dire que c'est une bonne chose, alors que vous semblez nous dire que ce n'est pas le cas? J'aimerais avoir une explication.

• (1135)

M. Jean-Marc Ruest: J'ai mal compris. Qui est en faveur?

Mme Denise Poirier-Rivard: L'Union des producteurs agricoles, au Québec, serait en faveur de cela.

M. Jean-Marc Ruest: Je ne connais pas spécifiquement leur position, je n'ai pas eu l'occasion d'échanger avec eux, d'avoir leur point de vue, mais j'oserais croire qu'il s'agit là de l'expression d'une frustration face au système de transport existant. Lorsqu'on est frustré à cause du système, on a parfois l'impression que si on pouvait simplement s'emparer d'un de ses éléments et contrôler quelque chose, on pourrait changer son sort par rapport au système.

Nous disons que ce n'est pas le moyen de résoudre le problème. Si nous avons des problèmes relativement au système, traitons-les de front. Ce n'est pas en se portant acquéreur d'une partie du système de transport qu'on va l'améliorer. Celui-ci est tellement fragile que l'ajout d'une autre partie ferait tout simplement qu'il s'écroulerait. C'est le seul commentaire que je peux faire par rapport à cela.

Mme Denise Poirier-Rivard: J'ai l'impression que vous ne répondez pas tout à fait à ma question. Vous parlez de frustration. Est-ce que vous pouvez expliquer un peu de quelle frustration vous parlez?

M. Jean-Marc Ruest: Il y a la frustration que nous-mêmes, les compagnies de manutention de grain, ressentons, ainsi que celle que les producteurs et les manutentionnaires de grain du Québec doivent ressentir. C'est d'abord dû à une absence de concurrence entre les deux compagnies ferroviaires. Il n'existe pas de motivation réaliste pour qu'elles se fassent concurrence. Donc, ce qui arrive, lorsqu'on utilise seulement l'une des voies ferrées et qu'on n'a pas accès à la compagnie concurrente, c'est que la compagnie ferroviaire avec laquelle on fait affaire n'est vraiment pas motivée à nous fournir les niveaux de service dont on a besoin.

Lorsqu'on a une plainte à faire au sujet du service qui nous est offert, le recours que l'agence de transport nous offre est tellement lourd, tellement dispendieux qu'il ne vaut vraiment pas la peine qu'on poursuive l'affaire. Donc, on se sent vraiment impuissant devant le service, souvent piètre, qui nous est offert par les deux compagnies de chemin de fer.

Mme Denise Poirier-Rivard: Tout à l'heure, vous parliez de 90 p. 100 des membres, mais vos chiffres sont contestés. Y a-t-il une liste des membres de votre organisation? Y aurait-il moyen de voir où vous prenez vos chiffres pour arriver à 90 p. 100?

M. Jean-Marc Ruest: Les 90 p. 100 sont composés de compagnies de manutention de grain. On sait quelle quantité de grain passe par le système dans l'Ouest canadien. On sait quelle est la quote-part de chacun quant à ce pourcentage. C'est ainsi que nous pouvons arriver, de façon très objective, à dire que nous, les neuf compagnies de manutention de grain membres de l'organisation, faisons la manutention de 90 p. 100 ou plus du grain dans l'Ouest canadien. Donc, ce grain n'est pas produit par nous mais par des producteurs qui nous le livrent dans le cadre de nos opérations.

Mme Denise Poirier-Rivard: Ça va, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Voulez-vous continuer, monsieur Gaudet, il nous reste une minute ou deux.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): J'ai de la difficulté à comprendre votre frustration. Vous dites que l'UPA est frustrée. S'il y a une frustration, c'est parce qu'il y a un problème.

M. Jean-Marc Ruest: Oui, absolument.

M. Roger Gaudet: Le problème devrait être réglé à l'échelle nationale.

M. Jean-Marc Ruest: Je vous appuie absolument dans cette initiative.

M. Roger Gaudet: Pourquoi donc le problème n'est-il pas réglé? Il n'y aurait pas de problème si la situation était réglée à l'échelle nationale. Votre frustration me dépasse. On ne peut pas être frustré à chaque fois que le Québec demande quelque chose. Cela me chagrine encore bien plus, parce que mon principe est que l'Ouest a le droit d'avoir ce qu'il veut, mais je veux aussi que l'Ontario, le Québec et l'Atlantique aient le droit d'avoir ce qu'ils veulent. Si les services sont offerts à l'échelle nationale, je veux que le Québec ait sa juste part. Je ne veux pas qu'il en ait plus, mais qu'il ait au moins sa part.

M. Jean-Marc Ruest: Je pense que M. Wansbutter aura quelque chose à ajouter, mais ce que je voulais tout simplement dire, c'est que ce n'est pas une frustration limitée au Québec. La frustration qui, je pense, est ressentie par les producteurs québécois est la même que celle qu'on retrouve partout au Canada. J'oserais donc dire que les frustrations que vous percevez au Québec relativement au transport sont exactement les mêmes que celles que l'on retrouve dans l'ensemble du Canada. S'il y a des irritants, s'il y a de la frustration par rapport au système, nous devrions les identifier clairement et les traiter de front, plutôt que d'essayer d'arriver par la porte arrière et dire que c'est le transfert de ces wagons qui va faire la différence. S'il y a un problème, qu'on s'y attaque de front et qu'on fasse une révision du système de transport dans l'ensemble du pays.

• (1140)

[Traduction]

Le président: Le temps est écoulé. Je céderai la parole à M. Easter. Vous avez cinq minutes.

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président, et je tiens à remercier les témoins de s'être joints à nous.

Monsieur Ruest, vous avez fait valoir, après avoir examiné les principes énoncés par Transports Canada, que la proposition faite par la FRCC est la moins souhaitable. Pourriez-vous nous expliquer brièvement pourquoi?

Je vais poser trois questions, monsieur le président, et je leur donnerai le temps d'y répondre.

Deuxièmement, monsieur Wansbutter, vous avez présenté un argument concernant les efficacités dont sont responsables à votre avis les élévateurs à grains. Je dirais qu'il est fort possible d'obtenir des gains en efficacité au niveau des élévateurs, mais pour ce qui est de vos efficacités en ce qui concerne les coûts imposés aux agriculteurs, depuis la ferme jusqu'au point d'exportation, c'est certainement une autre paire de manches. Un plus grand nombre de gares sur la ligne principale, d'accord, mais pour ce qui est des coûts pour les agriculteurs d'acheminer leurs céréales au point d'exportation, ces efficacités n'existent pas. Puisque vous avez décidé d'opter essentiellement pour un marché libre avec actionnaires, et vous êtes éloigné du système de mise en commun, ce seront sans doute vos actionnaires qui profiteront de ces efficacités, effectivement, mais elles ne se refléteront pas dans le prix à la ferme, ce qui était l'objectif visé au départ du système de mise en commun. C'est ce que je tenais simplement à préciser.

En ce qui concerne l'association des élévateurs à grains et les céréaliculteurs de l'Ouest, est-ce le système d'attribution qui vous préoccupe le plus, plutôt que la propriété des wagons? De quoi s'agit-il vraiment? Nous sommes en train de parler de la FRCC qui posséderait et contrôlerait les wagons. Il n'y a rien de mal à cela si on prévoit un système d'attribution qui soit juste et équitable. Il ne fait aucun doute que sous l'angle de l'agriculteur, si les gains en efficacité sont réalisés au niveau de la ferme, quel mal y a-t-il à cela, s'il s'agit d'une organisation agricole ou d'une entreprise d'élévateurs à grains qui est censée travailler dans l'intérêt des agriculteurs?

M. Jean-Marc Ruest: En ce qui concerne la première partie de la question, et la raison pour laquelle la proposition de la FRCC est la moins souhaitable des options proposées, nous avons présenté un mémoire et je vous encourage à en prendre connaissance.

Brièvement, Transports Canada a établi sept principes. Je peux vous les décrire rapidement.

Le premier consiste à encourager l'efficacité du système, la concurrence, la discipline commerciale et l'obligation de rendre compte. Si vous avez un joueur, la FRCC étant l'auteur de la proposition, qui se voit offrir les wagons à un coût nominal, et que dans son propre plan, elle parle de mesures et de principes non commerciaux qui la régiront, elle ne peut certainement pas être l'instance la mieux placée pour souscrire à ce principe.

En ce qui concerne le deuxième principe, favoriser de bonnes relations au sein de l'industrie, y compris répondre aux besoins des producteurs et des autres intervenants sans nuire à l'efficacité générale du système de transport et de manutention des grains, je doute que la proposition de la FRCC favorise de façon quelconque de bonnes relations. Vous avez entendu les groupes de producteurs eux-mêmes indiquer qu'ils n'appuient pas cette proposition. Les membres intéressés de l'industrie, comme les entreprises céréalères et les chemins de fer, ont également exprimé les réserves que leur inspire cette proposition.

Pour ce qui est du troisième principe, minimiser le risque de contestations commerciales, surtout de la part des États-Unis, nous faisons l'objet déjà de contestations commerciales de la part des États-Unis à propos de la propriété de ces wagons et du fait qu'on en autorise l'utilisation gratuitement. Si vous les donnez à un groupe de producteurs, vous vous trouvez à augmenter le risque d'une contestation commerciale.

Le quatrième principe consiste à assurer un approvisionnement suffisant en wagons pour les déplacements du grain de l'Ouest. Il s'agit définitivement d'une inconnue. Nous ignorons ce que prévoit leur proposition à cet égard.

Le cinquième principe est d'obtenir la meilleure valeur possible pour les contribuables. Si vous donnez ces wagons, vous n'obtenez pas la meilleure valeur possible pour les contribuables.

Le sixième principe consiste à minimiser les répercussions financières sur les producteurs de l'Ouest. Ici encore, c'est une inconnue. Jusqu'à ce que nous ayons tous les détails financiers et que nous sachions le type de dispositions qu'ils adopteront en matière de fret et d'entretien, c'est un élément dont nous ne savons rien.

Pour ce qui est du septième principe, assurer une transition ordonnée, nous sommes d'avis que cette transition sera loin d'être ordonnée et risque fort d'être chaotique.

C'est la raison pour laquelle, monsieur, nous considérons que la proposition de la FRCC est certainement loin d'être la meilleure et en fait est la moins souhaitable de toutes.

● (1145)

M. Richard Wansbutter: Je répondrai à la deuxième partie de la question.

Monsieur Easter, je crois que vous avez tout à fait raison. L'un des aspects qui nous préoccupe le plus est certainement cette notion d'attribution, ou de façon plus appropriée, de répartition. Comment la FRCC va-t-elle répartir les wagons et selon quels principes commerciaux ou autres?

Je dois vous dire qu'il est inadmissible de demander au gouvernement fédéral de céder un actif d'une valeur de 150 millions de dollars, pour choisir un chiffre moyen, et de venir ici et dire aux députés et aux membres de l'industrie qu'après la deuxième année nous ignorons le type de propositions de bail que nous aurons. Je suis désolé, mais vouloir contrôler un actif de 150 millions de dollars et dire aux représentants de l'industrie, nous ne sommes pas sûrs du type de bail que vous aurez...? Comment pouvons-nous aller de l'avant avec confiance lorsque la FRCC même n'est pas préparée à nous fournir ces renseignements? Nous comprenons qu'elle n'ait peut-être pas encore arrêté tous les détails, mais qu'elle nous donne une indication quelconque à propos de ces produits.

Je crois que c'est sans doute ce qui nous préoccupe le plus. Tout ce que je peux dire, c'est que je n'arrive pas à imaginer que l'un d'entre nous demande un prêt de 150 millions de dollars à une banque et dise, « Savez-vous quoi? Après deux ans, je ne pourrai pas vous dire ce qu'il adviendra de cet actif, ou comment j'utiliserai ce capital ». Cela ne marcherait pas. C'est ce qui nous préoccupe.

Je vais demander à M. Campbell de répondre à l'autre point que vous avez soulevé, monsieur Easter, sur la question de l'efficacité.

Le président: Le temps est écoulé et d'autres personnes attendent de prendre la parole. Je veux que vous répondiez à la question, mais rapidement, monsieur Campbell.

M. Douglas Campbell: Merci, monsieur le président.

Monsieur Easter, les groupes de producteurs spécialisés se sont retirés parce que la FRCC a refusé de se conformer aux principes commerciaux quand elle s'est organisée. Les céréaliculteurs se sont retirés en mai 1996, et les derniers à se retirer ont été les producteurs de canola qui l'ont fait en mai dernier. C'est la raison principale qui explique leur retrait. La FRCC avait des objectifs sociaux et des objectifs politiques, que nous respectons, mais à notre humble avis, ce n'est pas ainsi qu'on règle des problèmes de transport très importants.

Deuxièmement, pour ce qui est de ce que vous avez dit au sujet des entreprises céréalères et qui optimisent l'efficacité sur les lignes principales, ce que vous dites est juste. Nous avons cette annexe 4... et je vous présente nos excuses, monsieur le président, pour ne pas vous avoir envoyé tous nos documents à temps pour qu'ils puissent être traduits. Nous espérons que vous veillerez à ce qu'ils soient traduits et remis aux membres du comité.

Nous croyons fermement que le gouvernement fédéral et les provinces de même que l'industrie devraient avoir des politiques qui favorisent les chemins de fer sur courte distance afin d'éviter que le service ne se limite aux seules lignes principales. Nous en parlons assez longuement dans notre mémoire.

Troisièmement, en ce qui concerne votre dernier point relativement à l'attribution des wagons par opposition à la propriété des wagons, encore-là, M. Harrison, le président de la FRCC, a déclaré devant tout le monde à Winnipeg, à l'assemblée des intervenants le 1^{er} novembre, qu'il ne souscrivait plus à la formule d'attribution des wagons. Il a dit, et je cite : « Je n'y souscrirai pas, un point c'est tout ». Pourtant, ses organisations soeurs ont publié un communiqué trois ou quatre jours plus tard où elles réitéraient que c'est pour cette raison qu'elles étaient membres de la FRCC.

Le président: Merci, monsieur Campbell.

Madame Desjarlais, pour cinq minutes.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Merci, monsieur le président.

J'essaie simplement de faire la lumière sur certains chiffres, en fait sur des chiffres dont on ne fait pas vraiment mention. On s'en tient à des observations.

Madame Jolly, vous avez indiqué que vous représentez un certain nombre de producteurs de blé. Combien de producteurs sont membres de votre association?

Mlle Cherilyn Jolly: Il y a environ, depuis la création de notre association il y a 34 ans...

Mme Bev Desjarlais: Combien de membres comptez-vous à l'heure actuelle?

Mlle Cherilyn Jolly: Le nombre de nos membres ne cesse de croître. Nous venons tout juste de passer par un processus...

Mme Bev Desjarlais: Très bien. Alors, combien y a-t-il de membres dans votre association?

Mlle Cherilyn Jolly: Il serait plus utile de vous dire que nous représentons de 15 à 20 p. 100 environ de...

Mme Bev Desjarlais: Combien y a-t-il de producteurs de blé dans votre organisation? Y en a-t-il 10, 50, 100 ou 200?

Mlle Cherilyn Jolly: Il y en a quelque 3 000.

Mme Bev Desjarlais: Il y a 3 000 producteurs inscrits auprès de votre organisation?

• (1150)

Mlle Cherilyn Jolly: Oui.

Mme Bev Desjarlais: Combien d'agriculteurs font partie de la Farmer Rail Car Coalition?

Mlle Cherilyn Jolly: Nos membres ne font pas partie de la Farmer Rail Car Coalition.

Mme Bev Desjarlais: Non, non. Ainsi, vous ne savez pas combien il y a de membres, alors, combien de personnes, combien y a-t-il d'agriculteurs au juste qui appuient la Farmer Rail Car Coalition?

Mlle Cherilyn Jolly: M. Harrison a annoncé que 90 p. 100 des agriculteurs appuient la Farmer Rail Car Coalition. Je ne sais pas trop où il a pris ce chiffre. Je sais que les groupes APAS et SARM sont membres de la FRCC. Je suis moi-même membre par défaut du groupe SARM, parce que je suis contribuable, parce que je possède des terres. Il m'inclut donc dans ce chiffre de 90 p. 100.

Mme Bev Desjarlais: C'est que nous entendons les diverses organisations nous dire qu'elles représentent tant de personnes, et j'estime qu'il est important de savoir combien de personnes au juste sont effectivement représentées par une association en particulier et de savoir si tous les membres de l'association sont opposés ou non.

Monsieur Ruest, vous avez parlé des sept principes que veut appliquer Transports Canada. Vous avez parlé de l'efficacité, de la concurrence, du respect des règles commerciales, de la responsabilité financière du système. Je ne crois avoir entendu quiconque dire que le système fonctionne à merveille. Le manque de compétitivité et le manque de choix par rapport aux deux chemins de fer pose problème. Pourtant, il est maintenant question de remettre ou de vendre les wagons aux chemins de fer, alors que ce sont eux qui semblent être l'obstacle le plus important à l'efficacité du système, aux efforts pour faire en sorte que les agriculteurs retirent un certain avantage du système et que les producteurs en retirent un avantage.

Je n'arrive pas à comprendre qu'on puisse critiquer l'arrivée d'un nouvel acteur, alléguant qu'il présente un risque énorme, alors que ces autres acteurs sont là depuis des années et que le système n'est toujours pas efficient.

M. Jean-Marc Ruest: Si vous voulez laisser entendre par là que nous n'avons pas su rendre le système plus efficient, je dois vous dire que ce que nous préconisons, quand nous parlons de statu quo ou de maintenir le système actuel, c'est que les wagons demeurent la propriété du gouvernement fédéral, mais que l'on dresse la liste des irritants et que l'on remédie en modifiant, par exemple, la Loi sur les transports.

Sommes-nous satisfaits de ce que font les chemins de fer et la façon dont ils exercent leur activité? Pas du tout. Mais il ne faut pas conclure pour autant que la solution est de transférer les wagons-trémies. Nous sommes convaincus que ces problèmes doivent être réglés, qu'ils doivent être réglés de toute urgence.

Mme Bev Desjarlais: Ainsi, vous ne voulez pas du tout laisser entendre que les chemins de fer devraient s'approprier ces wagons.

M. Jean-Marc Ruest: Si le gouvernement fédéral est déterminé à ne pas conserver la propriété des wagons, s'il tient à s'en départir, il devrait le faire, d'après nous, dans le cadre d'une vente commerciale qui respecterait les principes commerciaux. Si les chemins de fer soumissionnent et que c'est leur soumission plutôt que celle d'autres parties qui est retenue au moment de l'appel d'offres, nous ne nous opposons pas à ce qu'ils achètent les wagons à leur juste valeur marchande.

Mme Bev Desjarlais: D'après ce que j'en sais, les wagons ont été achetés à l'origine pour servir les producteurs de l'Ouest, pour leur assurer un moyen d'amener leurs produits au marché. Je sais qu'il doit y avoir une valeur commerciale. Je me demande comment il se fait que, quand les producteurs cherchent à en avoir plus pour leur argent, on ne tient pas compte de la dimension commerciale, mais on en tient compte quand il s'agit des chemins de fer et des élévateurs et de tous les autres qui font de l'argent. Quand les agriculteurs ou les producteurs proposent une formule qui leur rapportera davantage, on n'en voit que la dimension sociale et politique et pas la dimension commerciale.

M. Richard Wansbutter: Si vous le permettez, j'aimerais apporter une précision. Nous, de la Western Grain Elevator Association, c'est-à-dire nous les céréaliculteurs, ne nous opposons pas et ne nous sommes jamais opposés à ce que les wagons-trémies soient la propriété des producteurs. Là n'est pas le problème. Le problème tient au fait que nous devons évaluer une proposition faite par la Farmer Rail Car Coalition et qui comporte beaucoup d'éléments inconnus qui nous causent beaucoup d'inquiétudes.

La question qui se pose n'est donc pas de savoir si les wagons devraient être la propriété des producteurs. Quand nous examinons la proposition de la FRCC et que nous ne savons absolument pas ce qu'elle a l'intention de faire des wagons, notamment pour ce qui est de leur attribution, je dois vous dire que c'est ça qui nous inquiète.

Mme Bev Desjarlais: Alors, s'il y avait...

Le président: Votre temps de parole est terminé, madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: D'accord, je peux attendre.

Le président: J'en suis désolé.

Nous passons maintenant à M. Bezan pour cinq minutes.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): En vertu du système actuel, les chemins de fer sont assujettis à un seuil de revenu maximal. Comment la proposition de la FRCC se concrétiserait-elle dans le contexte de ce plafonnement du revenu? Qu'arriverait-il au début, et à plus long terme?

• (1155)

M. Richard Wansbutter: Le système est assez alambiqué, c'est le moins qu'on puisse dire. Ce que nous prévoyons, ou ce que nous espérons, c'est que tout ce qui est lié à l'entretien et qui est comptabilisé à l'heure actuelle au regard du plafonnement des revenus serait soustrait et que le montant que demanderait la FRCC en fait de location serait inclus. Le résultat net devrait être moindre.

Nous tenons encore une fois à vous faire part de ce qui nous inquiète. Nous trouvons inconcevable que, après toutes ces discussions sur les wagons-trémies, personne, ni le gouvernement fédéral par l'entremise de l'OTC, ni la FRCC, par l'entremise de tous les experts conseils qu'elle a embauchés, n'ait pu nous donner de chiffres, n'ait pu nous dire : « Voici quel sera l'effet net sur le taux de transport pour les producteurs. » C'est là un autre élément important qui est inconnu.

Comme l'a bien dit M. Ruest au début de la discussion, avant de donner le feu vert au transfert d'éléments d'actif d'une valeur aussi importante, à savoir 150 millions de dollars, il faudrait peut-être s'arrêter pour analyser les chiffres et les mettre sur les tables afin que les producteurs sachent quel sera l'effet net sur leur taux de transport.

Je peux vous donner une réponse générale, mais je ne peux pas vous donner de réponse précise, parce que ceux qui possèdent l'information ne l'ont pas communiquée.

M. James Bezan: En vous écoutant, nous nous rendons compte que la FRCC n'est pas d'accord avec votre proposition. Vous dites tout cela, mais vous semblez croire que le statu quo est une option. Du point de vue des contribuables, et même du point de vue des producteurs—et j'en suis un—, ce serait très difficile, car il y a déjà un parc de wagons qui vieillissent, qui ne peuvent être exploités à leur capacité maximale, mais il n'y a pas de réinvestissement. À mon avis, le statu quo n'est donc pas une option.

Essayons d'être un peu plus proactifs, un peu plus pragmatiques et de voir quelles sont les autres options. Quelle solution sera la meilleure pour les contribuables, la meilleure pour les agriculteurs en

ce qui a trait aux tarifs, et quelle sera la meilleure solution pour l'industrie, puisque nous devons tenir compte de la concurrence?

M. Jean-Marc Ruest: Ce que vous dites est intéressant, car vous avez mis le doigt sur un des problèmes que pose le parc de wagons-trémies, c'est-à-dire que ces wagons vieillissent et qu'on ne prend aucune mesure pour les remplacer. On peut donc se demander combien de wagons seront disponibles à longue échéance. C'est une excellente observation et une remarque très valable. Pourquoi ne pas s'attaquer de front au problème et demander ce qu'il adviendra de ces wagons lorsque viendra le temps de les remplacer?

Est-il nécessaire d'en céder la propriété à des tiers à un coût minime pour qu'ils soient remplacés? Nous croyons que d'autres solutions devraient être évaluées et envisagées. Par exemple, lorsque les contrats d'exploitation seront renégociés avec les sociétés ferroviaires, on pourrait y inclure une disposition pour que l'entretien des wagons soit accru et plus efficace ou pour que les wagons soient remplacés à long terme. Ce sont des possibilités qui devraient être examinées.

M. Douglas Campbell: Monsieur Bezan, soyez assuré que les producteurs de blé ne sont pas d'accord avec le statu quo. Loin de là. Dans notre mémoire, nous disons que dans les 18 à 24 prochains mois, il faudrait revoir en profondeur les contrats d'exploitation existants et régler les problèmes de l'entretien, du service ferroviaire, du rendement du transport et du remplacement du parc. Il faudra également envisager un processus d'appel d'offres.

Contrairement à ce que disent mes collègues de la Western Grain Elevator Association, les producteurs de blé pensent que l'Association devrait également présenter une soumission à l'égard des wagons-trémies.

Madame Desjarlais, cela s'explique entre autres par le fait que la concurrence est très limitée dans le domaine ferroviaire, comme nous le savons, mais il y a une concurrence bien plus grande entre les sociétés cérésières, et les producteurs de blé ne sont pas des tiers désintéressés. Ils veulent vraiment s'assurer de pouvoir réaliser leurs ventes. C'est pourquoi nous aimerions beaucoup que les expéditeurs et les transporteurs présentent des soumissions, mais ils doivent présenter des solutions à tous ces problèmes; On ne peut pas se contenter du statu quo.

M. James Bezan: Ce que vous dites, c'est donc qu'il vaudrait mieux passer progressivement à un système commercial et que les sociétés commerciales devraient fournir des wagons-trémies de plus grande capacité et augmenter l'efficacité du transport?

M. Douglas Campbell: Oui, c'est tout à fait l'avis des agriculteurs, sous réserve de ce que les agriculteurs doivent bénéficier de ces mesures. Il faut qu'ils puissent exercer un certain contrôle et ils doivent avoir une certaine marge de manoeuvre. Il faut éviter une réforme du genre de celle du Nid-de-Corbeau, dans laquelle M. Lang puis M. Pépin nous avaient promis une indemnisation de 8 milliards de dollars. Jusqu'à aujourd'hui, nous n'avons reçu que 1,6 milliard de dollars du premier ministre et du ministre des Finances. Nous ne voulons pas de cette orientation et nous devons négocier une solution.

• (1200)

Le président: Merci.

Vous avez cinq minutes.

[Français]

L'hon. Claude Drouin (Beauce, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. Je veux, à mon tour, remercier nos témoins de leur comparution ce matin.

Monsieur Ruest, vous avez mentionné un peu plus tôt que des défis commerciaux ont déjà existé et qu'il faut éviter que cela se reproduise, car c'est néfaste et cela fait mal à l'industrie. Cependant, vous prônez la maintien du contrôle de la situation par le fédéral. Cela n'entre-t-il pas en contradiction avec ce que vous dites? Quand le fédéral est impliqué dans le processus, les Américains peuvent dire qu'on intervient indirectement dans les prix. Ma crainte, si le fédéral reste impliqué, c'est qu'on nous accuse de jouer sur les prix.

M. Jean-Marc Ruest: Si l'option est de remettre les wagons à la FRCC, évidemment, à notre avis, la situation sera pire, si on considère les implications quant aux obligations en matière d'échanges mondiaux. Alors, si notre objectif ultime est de respecter nos obligations internationales, la vente commerciale est le meilleur des scénarios. Selon nous, si on prend tous les éléments, tous les facteurs et qu'on les soupèse dans le système tel qu'il existe, une modification du statu quo serait à l'avantage de l'industrie.

L'hon. Claude Drouin: Cela n'aurait pas d'impact, selon vous, sur les défis commerciaux.

M. Jean-Marc Ruest: À ce moment-là, ce serait le statu quo quant aux défis commerciaux. Les défis commerciaux existants sont, à notre avis, des choses auxquelles on peut remédier à l'intérieur du système actuel. Certains défis commerciaux, par exemple le manque de concurrence entre les deux compagnies ferroviaires, peuvent être surmontés par le biais d'amendements législatifs à la Loi sur les transports au Canada qui viseraient à rendre le système plus concurrentiel. Alors, c'est le moyen que nous préconisons pour atteindre cet objectif.

L'hon. Claude Drouin: Je voudrais que vous élaboriez un peu là-dessus, parce que dans votre présentation, vous avez justement parlé de la frustration qu'on retrouve dans l'ensemble du pays, pas seulement au Québec, relativement à l'absence de concurrence entre les deux compagnies. Ce que vous me dites là, c'est qu'on pourrait légiférer pour faire en sorte qu'il y ait concurrence.

M. Jean-Marc Ruest: Oui.

[Traduction]

M. Richard Wansbutter: Permettez-moi de répondre à cette question.

Le gouvernement fédéral a consacré deux années à des consultations auprès des transporteurs au sujet de bon nombre des problèmes de concurrence que doivent résoudre tous les groupes de producteurs, pas seulement ceux des céréales, mais aussi ceux de soufre, de bois d'oeuvre, de potasse, de transport intermodal et d'automobiles. Le gouvernement a par la suite présenté le projet de loi C-26.

Vous demandez si on peut résoudre ce problème au moyen de mesures législatives et je vous répondrai par l'affirmative. C'est ce que le gouvernement disait en présentant le projet de loi C-26, qui porte sur bon nombre des aspects de la concurrence afin d'améliorer les dispositions relatives à la protection des expéditeurs. Quand je parle de protection des expéditeurs, c'est que cette mesure législative contient des modifications qui nous permettront de contester les frais accessoires imposés par les sociétés ferroviaires, entre autres en ce qui a trait aux frais de stationnement. Certaines modifications permettraient aux expéditeurs, collectivement, de contester ces frais. Sous le régime de la loi actuelle, chaque expéditeur doit contester ces frais et comme l'a fait remarquer précédemment Jean-Marc-Ruest, une telle mesure est très coûteuse, très difficile et très longue.

Le projet de loi contient également des amendements visant à régler les problèmes d'interconnexion, c'est-à-dire le fait de

transporter sur une ligne les céréales et les produits jusqu'au point d'interconnexion le plus rapproché pour les transporter ensuite sur une autre ligne. Le projet de loi contenait des modifications visant à corriger certains de ces problèmes de concurrence. Malheureusement, le Parlement a manqué de temps et le projet de loi C-26 est mort au *Feuilleton*.

Mais pour répondre à votre question, oui, des amendements avaient été proposés. Nous pensons que certains d'entre eux étaient très positifs, mais nous ne savons pas si le gouvernement fédéral a l'intention de représenter ce projet de loi sous une autre forme.

[Français]

L'hon. Claude Drouin: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous allons maintenant entendre M. Gaudet, qui a deux minutes.

[Français]

M. Roger Gaudet: J'aimerais savoir quelle est la différence entre la Western Grain Elevator Association et la Western Canadian Wheat Growers Association. Quelle est la distinction entre les deux?

• (1205)

M. Jean-Marc Ruest: La Western Canadian Wheat Growers Association est une association de producteurs. La nôtre est une association de compagnies de manutention du grain. Certains de nos membres, par contre, sont membres d'associations de producteurs, c'est-à-dire qu'il peut y avoir des producteurs qui, par des investissements, ont acheté un élévateur à grain pour faire la manutention du grain.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Gaudet.

Madame Ur posera la dernière question.

L'hon. Wayne Easter: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Ruest s'il est vrai que certains des membres de son association sont également membres de la FRCC.

M. Jean-Marc Ruest: Je ne crois pas qu'aucun de nos membres soit également membre de la FRCC.

L'hon. Wayne Easter: Aucun des agriculteurs qui expédient ces produits chez vous?

M. Jean-Marc Ruest: Peut-être quelques agriculteurs particuliers.

Le président: [Note de la rédaction : *Inaudible*]

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

Mlle Cheryl Jolly: Ce que nous disons, c'est que nous sommes membres par défaut. Nous sommes inclus à la liste des membres, mais nous ne sommes pas membres actifs.

Une voix: Vous n'avez rien signé.

Mlle Cheryl Jolly: C'est exact.

Le président: Merci de cette précision.

Madame Ur.

Mme Rose-Marie Ur: M. Ruest a dit dans sa déclaration préliminaire que le gouvernement avait agi à la hâte. Peut-on parler de hâte quand il a fallu neuf ans? Cette question a été soulevée en 1995. Je ne considère pas ce soit là de la hâte.

Ma question s'adresse à M. Campbell.

Votre organisation, la Western Canadian Wheat Growers Association, est-elle davantage affiliée aux producteurs que les sociétés ferroviaires? Votre organisation a-t-elle de fortes alliances avec les sociétés ferroviaires?

M. Douglas Campbell: Si nous avons une forte alliance avec les sociétés ferroviaires?

Mme Rose-Marie Ur: Oui, j'aimerais que vous répondiez à cette question.

M. Douglas Campbell: Nous avons besoin d'elles du point de vue de la concurrence car nous ne pouvons transporter nos produits vers les marchés par camion. Nous n'avons toutefois pas de relations commerciales directes avec elles, si ce n'est à titre de producteurs qui chargent des wagons et qui ont besoin de chemins de fer pour amener leurs marchandises vers les marchés. Comme vous le savez, les wagons-trémies ne représentent que 3 ou 4 p. 100 de tout le transport. Il est donc exact que des membres chargent des wagons-trémies, mais ils ne traitent que de façon indirecte avec les chemins de fer car leurs céréales doivent passer par une des sociétés céréalères, qui doit accepter de recevoir ces produits au port avant que nous soyons autorisés à charger nos wagons.

Mme Rose-Marie Ur: Il est très compliqué pour quelqu'un du sud de l'Ontario d'essayer de comprendre toute cette situation, mais il me semble, que l'on parle de votre organisation ou de la FRCC ou de la Western Grain Elevators Association, qu'aucun d'entre vous ne survivra à moins que nous obtenions la meilleure option possible ici pour nos producteurs primaires, qu'il s'agisse de vous, des producteurs agricoles, des chemins de fer ou des élévateurs à grains. Ainsi nous devons tous faire preuve de bonne volonté et ne pas nécessairement songer à notre seuil de rentabilité. Sans les producteurs primaires, personne d'entre nous ne progressera sur ce front.

Je réfléchis à certaines des déclarations qui ont été faites ici ce matin, je me demande si vous cherchez ici à défendre les intérêts des producteurs primaires ou si vous cherchez à défendre vos propres intérêts.

M. Douglas Campbell: Madame, si je peux finir ce que je disais, les producteurs aux États-Unis, en Australie, en Europe et en Argentine bénéficient d'importants avantages sur les marchés mondiaux de l'exportation, surtout sur le plan de la géographie, comparativement aux producteurs canadiens. Pour notre part, notre géographie n'est pas un avantage.

Sur le plan politique, nous avons beaucoup de règlements à respecter. Nous devons nous doter du meilleur système que nous puissions concevoir. Je pense, en matière d'investissement, à un climat où l'on puisse clairement comprendre les signaux qui sont donnés, et qui n'amène pas les sociétés céréalères ou les sociétés ferroviaires ou les producteurs à investir en fonction de signaux erronés.

Nous devons travailler de concert. Nous devons former une équipe, et c'est pourquoi nous favorisons une approche commerciale plutôt que politique. Nous devons réduire les cycles de roulement des wagons. Il nous faut des sanctions et des récompenses tout au long du système pour les trois parties. Nous sommes disposés à accepter les sanctions dans la mesure où nous obtenons aussi des récompenses. Je pense qu'il en est de même pour les sociétés céréalères et il doit aussi en être de même pour les sociétés ferroviaires.

Mme Rose-Marie Ur: J'ai entendu évoquer ici ce matin une véritable préoccupation, et je ne prends pas la défense de la FRCC mais j'aimerais avoir une vue d'ensemble. Cela dit, quand j'entends

des plaintes comme celles qu'on a formulées ce matin, selon lesquelles on ne dit pas carrément les choses ou on ne donne pas une idée de tout ce qui se prépare, je pense au vieux dicton qu'on emploie là d'où je viens et selon lequel Eaton's n'informe pas nécessairement Simpsons non plus de ce qu'elle fait—et c'est une société de vente par catalogue.

Le président: Madame Jolly.

Mlle Cheryl Jolly: Je peux dire sans hésiter et sans ambages que je représente des agriculteurs et des producteurs, des gens qui véritablement labourent la terre, des gens qui font vraiment pousser des choses. Je parle à des agriculteurs tous les jours. Mon association regroupe d'authentiques producteurs qui versent des droits pour faire partie de notre groupe. La FRCC compte notamment parmi ses membres la SARM qui considère que je suis un membre par défaut.

Ce que j'essaie en somme de dire, c'est que les membres que je représente me demandent de les représenter. Quatre-vingt-dix pour cent des producteurs agricoles que la FRCC représente ne partagent pas ses points de vue. Je représente des producteurs agricoles, et si vous demandez qui représente les meilleurs intérêts des producteurs agricoles, je vous dirais que la Western Canadian Wheat Growers Association est ici pour servir les meilleurs intérêts de nos producteurs, de nos producteurs visionnaires et proactifs, la prochaine génération de producteurs, les gens qui sont directement touchés par cette décision.

● (1210)

Le président: Merci beaucoup.

Nous pourrions terminer sur cette note. Elle est très positive, au moins. Le débat se poursuivra de part et d'autre, chacun estimant présenter un raisonnement très positif dans ce débat.

Merci beaucoup d'être venus ce matin, et merci d'avoir franchement répondu aux questions. Malheureusement, le temps presse et nous vous avons accordé une heure, comme nous vous l'avions annoncé. J'espère que nous pourrions prochainement résoudre cette question dans l'intérêt de tous, et particulièrement des producteurs primaires.

Merci beaucoup à nouveau, et nous vous demandons de vous retirer de la table. Nous allons y accueillir d'autres témoins et nous allons entendre ce qu'ils ont à nous dire ce matin. Pour ceux qui souhaitent se restaurer, peut-être que nous pouvons profiter du moment et poursuivre aussitôt notre réunion, et nous allons dès que possible accueillir les nouveaux témoins à la table.

● (1210)

_____ (Pause) _____

● (1212)

Le président: Nous reprenons nos travaux. Nous accueillons les représentants de la Farmer Rail Car Coalition. La séance se poursuivra jusqu'à 13 h 30. Un bon nombre de membres ont des engagements au-delà de cette heure. Nous voulons autant que possible terminer pour 13 h 30 et nous vous prions donc de présenter votre déclaration de façon succincte afin que nous puissions vous poser des questions.

Nous accueillons M. Jim Robbins, vice-président et président du groupe. Nous accueillons aussi M. Douglas Richardson, conseiller juridique, chez McKercher McKercher & Whitmore; et Bernie Churko, président de la Saskatchewan Grain Car Corporation.

Nous avons trois témoins à la table. Vous avez la parole, monsieur Robbins.

•(1215)

M. Jim Robbins (vice-président et directeur général, Farmer Rail Car Coalition): Merci. Bonjour, mesdames et messieurs.

Le président: Vous n'avez pas plus de 10 minutes.

M. Jim Robbins: Je vais faire de mon mieux, monsieur Steckle. Je suis sûr que vous me rappellerez à l'ordre si...

Le président: Certainement.

M. Jim Robbins: Merci.

Je m'appelle Jim Robbins. Je suis le vice-président de la FRCC. Je suis un producteur agricole de Delisle en Saskatchewan, un véritable producteur. Ma ferme est à 60 kilomètres au sud-ouest de Saskatoon. Je produis des grains, des oléagineux, des légumineuses et du bétail. Je suis ici pour appuyer la proposition de la Farmer Rail Car Coalition parce que je crois qu'elle est vraiment avantageuse pour mon entreprise.

Je tiens à remercier le comité de nous donner l'occasion de comparaître et de répondre aux questions portant sur notre proposition. J'ai rédigé des observations qui prendraient probablement plus de 10 minutes, et je vais donc abrégé, et j'espère que grâce à vos questions nous pourrions aborder tout un ensemble d'aspects qui nous intéressent.

Nous vous avons fait parvenir un document qui expose notre proposition et la compare à celles des deux sociétés ferroviaires. Je n'ai pas l'intention de vous le lire. J'espère sincèrement que vous aurez le temps de l'examiner.

Pour ce qui est du plan d'affaires de la FRCC, nous travaillons de concert avec KPMG et Macquarie International afin de le dresser. Ce plan accordera la priorité au transport du grain de l'Ouest. Il assurera la disponibilité à long terme des wagons-trémies à l'avenir, question très importante pour nous. Il améliorera l'ensemble des normes d'entretien des wagons-trémies. Nous croyons pouvoir le faire tout en rapprochant les coûts d'entretien des normes de l'industrie. Nous allons établir un programme pour améliorer le parc existant. Nous allons aussi améliorer l'efficacité du système par le remplacement systématique du parc actuel par des wagons-trémies qui respectent les normes les plus modernes. Tout cela sera fait au moindre coût possible pour les producteurs agricoles.

Je vais parler brièvement des deux autres propositions. Deux autres propositions ont été soumises—l'une par le CN et l'autre par le CP—et je vais brièvement les comparer à notre proposition.

Tout d'abord, le CN propose d'acheter à leur valeur marchande les quelque 6 000 wagons-trémies du gouvernement fédéral qu'il exploite actuellement. Le CN est déterminé à investir des sommes importantes pour prolonger la durée de certains vieux wagons et remplacer ceux qui sont désuets ou qu'il est peu rentable de réparer. Comparativement à notre plan, la proposition du CN n'indique pas si l'on accordera la priorité au transport du grain de l'Ouest, alors que notre engagement consiste précisément à y veiller.

Le CN parle de remplacer les wagons-trémies en aluminium, mais nous ne savons pas quand. Pour notre part, nous savons clairement quand ces wagons-trémies seront remplacés et nous sommes déterminés à nous y tenir. Dans sa proposition, le CN ne parle pas de la nécessité d'améliorer immédiatement la fiabilité de l'équipement existant, alors que nous pensons bel et bien que c'est une question importante—dans le cas des barrières et des trappes en particulier—et l'amélioration de la fiabilité est un élément clé de notre plan.

Le CN propose dans son plan de continuer à faire payer aux agriculteurs des frais d'entretien excessifs pour ces wagons-trémies. Dans notre plan, bien sûr, nous voulons traiter de cette question et faire en sorte que ces coûts redeviennent conformes aux pratiques courantes, aux taux commerciaux actuellement offerts. Le plan du CN ne traite pas des répercussions que pourrait avoir sur le niveau admissible maximal la décision éventuelle de remplacer le parc. Je pense qu'il est clairement ressorti de la réunion de Winnipeg le 1^{er} novembre que le CN s'attendait à ce que toute mesure de remplacement qu'il prendrait serait automatiquement prise en compte dans l'établissement du niveau de revenu admissible maximal. Bien sûr, si le CN achetait les wagons-trémies—le parc de wagons-trémies du gouvernement qu'il exploite actuellement—, il en résulterait aussitôt une hausse du tarif de fret pour les producteurs.

Pour ce qui est maintenant de la proposition du CP, nous croyons savoir que son plan vise le maintien du statu quo, le gouvernement du Canada demeurant propriétaire des wagons-trémies. Si l'on compare le plan du CP au nôtre, rapidement, la proposition du CP vise à établir un plan de remplacement des barrières et des trappes sans révision du niveau de revenu admissible maximal, ce qui est bien, quoiqu'à notre avis étant donné qu'ils avaient la responsabilité de ces wagons-trémies depuis si longtemps, ils auraient dû s'occuper de cette question bien avant.

Dans sa proposition, le CP vise à continuer de faire payer aux agriculteurs des frais d'entretien excessifs, les coûts étant actuellement partie intégrante du calcul du revenu admissible maximal. Encore là, cette proposition ne concorde pas avec notre plan. Cette proposition mettrait fin à la pratique selon laquelle les wagons-trémies sont affectés au transport du grain de l'Ouest. Autrement dit, ils seraient plus libres de les affecter à différents autres types de services, alors que nous nous en tenons pour notre part au transport du grain de l'Ouest. Le plan du CP traite effectivement du remplacement à long terme du parc de wagons-trémies, mais encore là ce remplacement devrait être envisagé de son point de vue et en tenant compte du revenu admissible maximal. Le revenu admissible maximal devrait augmenter.

En somme, le plan de la FRCC pour l'exploitation du parc de wagons-trémies du gouvernement fédéral est celui qui répond le mieux aux besoins économiques du Canada et permet le mieux d'assurer un système de transport ferroviaire fiable et économique. En outre, le plan de la FRCC améliorera l'efficacité globale du système à l'avenir grâce à l'introduction de wagons-trémies de plus grande capacité, ce qui améliorera notre compétitivité à l'échelle internationale.

•(1220)

Monsieur Steckle, m'accordez-vous quelques instants pour parler de certaines des questions qui ont été soulevées au sujet de notre proposition? Je crois qu'il vaut la peine de passer un peu de temps là-dessus.

•(1225)

Le président: Vous avez cinq minutes.

M. Jim Robbins: Très bien.

Tout d'abord, en ce qui concerne les membres de la FRCC, je crois que pour ceux qui ne viennent pas de l'ouest du Canada, les diverses affirmations d'appui doivent porter un peu à confusion. Nous avons soutenu avoir l'appui de 90 p. 100 des agriculteurs de l'ouest du Canada, et permettez-moi d'expliquer pourquoi nous croyons que cette affirmation est fondée.

La coalition inclut de vastes organismes agricoles généraux. Au nombre de ces organismes il y a la Saskatchewan Association of Rural Municipalities et l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties. Ces deux organismes se composent entièrement d'agriculteurs. Dans le cas de la SARM, il y a 2 000 délégués qui participent à l'assemblée annuelle. Des dossiers tels que ceux de la Farmer Rail Car Coalition ont été débattus lors de cette assemblée. Toujours à la SARM, il y a un conseiller par tranche de 25 agriculteurs de la Saskatchewan. Si les agriculteurs de la Saskatchewan s'opposent à notre position, ils peuvent, tous et chacun, s'adresser librement à leur conseiller et exiger de lui qu'il vote en sens contraire s'il juge notre position inappropriée. En fait, lors des congrès de la SARM, cette question a été soulevée à plusieurs reprises et il y a eu des résolutions à répétition, toujours adoptées et toujours à la quasi unanimité.

En ce qui concerne l'association de l'Alberta, elle compte 500 délégués, et chaque délégué représente environ 100 agriculteurs. Notre proposition a été soulevée lors de deux congrès consécutifs et elle a été adoptée par une majorité écrasante. Par conséquent, lorsque nous affirmons représenter une nette majorité des agriculteurs, nous nous appuyons sur des manifestations telles que celles-là.

Nous comptons également des organismes tels que celui que je représente au sein du conseil de la FRCC, à savoir le Syndicat national des cultivateurs. Ce sont des organismes à participation directe des membres, comme l'organisme de Mme Jolly. Nous respectons les mêmes règles démocratiques, nous élisons un conseil exécutif, et les gens expriment des opinions qui proviennent de la base. Notre organisme est plus vaste que celui de Mme Jolly. Il s'étend sur l'ensemble du pays, et cet organisme appuie également fermement cette proposition.

Voilà donc pourquoi nous affirmons sans hésiter avoir l'appui de 90 p. 100 des agriculteurs.

Pour ce qui est des objections des compagnies de chemin de fer, je serai très bref parce qu'il n'y en a que deux ou trois qui, selon moi, méritent qu'on y réponde pour l'instant. Ce matin, nous avons entendu un certain nombre d'exposés, y compris celui de la WGEA, qui affirme qu'ajouter un troisième intervenant dans le système entraînera des pertes d'efficacité et augmentera encore plus les durées du cycle de roulement des wagons. C'est ce que disent également les compagnies de chemin de fer. Ce qu'elles ne disent pas, par contre, c'est que chaque composante de notre plan d'entreprise correspond à ce qui se fait actuellement au sein de l'industrie ferroviaire. Le fait que des wagons de chemin de fer appartiennent à des intérêts privés n'a rien de neuf. Il n'y a rien de nouveau à ce que des expéditeurs louent des wagons-trémies à crédit-bail.

Les opérations que nous proposons n'ont rien de follement novateur. Par exemple, il existe environ 431 000 wagons-trémies couverts exploités en Amérique du Nord, dont 278 000 appartiennent à des intérêts privés, c'est-à-dire qu'ils n'appartiennent pas aux transporteurs. Un vaste pourcentage de ces wagons sont loués à crédit-bail de la même façon que nous proposons de louer nos wagons. Cela prévoit donc que nous fassions l'entretien de nos wagons. Nous voulons avoir des contrats de location en vertu desquels nous assurerions tous les services. Il y a déjà 278 000 wagons sur 431 000 en Amérique du Nord qui sont exploités conformément à ce système.

Lors de leur comparution devant ce comité, CN et CP ont tous deux confirmé que certains de leurs wagons-trémies loués à crédit-bail font l'objet d'un contrat de plein service. Autrement dit, les compagnies de chemin de fer elles-mêmes font ce que nous

proposons. Les propriétaires de ces wagons assurent l'entretien. Cela nous laisse donc perplexe. Si cela fonctionne déjà pour elles, pourquoi cela ne pourrait-il pas fonctionner, que nous soyons responsables des wagons acquis à crédit-bail au moyen d'un contrat de plein service?

Les compagnies de chemin de fer soutiennent également que dans nos évaluations des coûts d'entretien, nous n'avons pas tenu compte des manoeuvres de remplacement aux fins des réparations. C'est faux. Nous incluons tout cela, y compris les réparations en cours de route que les compagnies de chemin de fer continueront d'effectuer sur nos wagons, si nous obtenons les wagons.

Nous pouvons évaluer les coûts de tout cela, parce que la vaste majorité de ces activités sont assujetties aux règlements de l'Association of American Railroads. Ces règlements sont clairs et les taux d'indemnisation sont clairs. Nous avons donc comptabilisé cela de façon très professionnelle et nous connaissons les coûts d'entretien que nous devons payer.

Je précise que nous avons un document que nous pouvons vous fournir, et je prie le comité ainsi que le président de nous excuser de ne pas l'avoir envoyé à l'avance. Ce document précise comment nous avons calculé le chiffre de 1 500 \$ qui figure dans notre plan d'affaires. Malheureusement, ce document n'est pas traduit.

Monsieur Steckle, je vous ai vu me faire signe. Si mon temps est écoulé, très bien.

Le président: J'estime que cela met fin à la première partie de notre programme. Cela dit, lorsque vous nous enverrez ce document, je vous propose de l'envoyer au greffier afin qu'il soit traduit avant d'être distribué.

M. Jim Robbins: Oui, bien sûr.

Le président: Très bien. Nous passons aux questions. Mme Desjarlais sera la première à intervenir. Nous poursuivrons en faisant le tour. Nous voulons que tout le monde ait la possibilité de prendre la parole aujourd'hui.

Madame Desjarlais, vous avez une question?

Mme Bev Desjarlais: Oui. C'est tout simplement que je suis interloquée parce que je suis la première.

Le président: Nous allons continuer à faire le tour. Nous voulons que tout le monde puisse s'exprimer, même si je sais que vous êtes déjà intervenue.

Mme Bev Desjarlais: Je vous en sais gré. Cela m'a simplement surprise.

J'ai deux ou trois questions. Je suis heureuse que vous ayez fait une mise au point au sujet de la composition de votre coalition, parce que je crois qu'il est important que le comité entier comprenne que la Farmer Rail Car Coalition est très bien appuyée. En fait, je tiens à dire qu'il y a un groupe qui passe dans ma circonscription pratiquement tous les ans, qui s'appelle la Hudson Bay Route Association. Au cours de ses réunions annuelles, cette association a également appuyé cette méthode de transport des produits céréaliers de l'Ouest. Je ne veux certainement pas commencer à brandir le nombre de personnes que cela représente ni à entrer dans ces détails, parce qu'on est certes loin des chiffres que vous fournissez, mais il s'agit quand même d'un groupe de personnes assez important.

En fait, j'ai eu l'occasion de traiter de cette question au sein du Comité des transports lors de législatures antérieures. Voici ce qui pique ma curiosité : savez-vous si Transports Canada a effectué une étude de la proposition que vous présentez? Il arrive parfois que ce genre de question soit à l'étude par divers groupes et divers comités.

M. Jim Robbins: Oui. Notre plan d'affaires existe depuis 2002. Au cours de l'année dernière, Transports Canada s'est diligemment occupé de l'étudier.

Je dois dire qu'au début de leur étude, les représentants de Transports Canada éprouvaient un peu la méfiance exprimée par certains témoins aujourd'hui. Ils ont donc examiné notre plan avec beaucoup de scepticisme. Ils l'ont eux-mêmes passé en revue et ils ont embauché des experts-conseils pour examiner, si j'ai bien compris, trois aspects distincts. On a demandé à Deloitte & Touche d'étudier nos projets financiers de façon détaillée, voire sceptique. Transports Canada a également eu recours à des juristes spécialisés en commerce international pour examiner les répercussions de notre proposition sur les échanges entre le Canada et l'étranger. Il a également embauché des avocats pour examiner notre structure de gouvernance, la structure de notre entreprise et essentiellement ce que Doug appelle nos actes constitutifs, c'est-à-dire les documents qui établissent notre entreprise.

La réponse est donc oui, Transports Canada a examiné cela de très près. Ses représentants pourraient en témoigner directement, mais nous croyons comprendre que nous avons réussi notre examen.

Mme Bev Desjarlais: Au sujet du remplacement des wagons, on nous a dit qu'il n'y aura pas de plan de remplacement jusque vers 2012; mais vous avez dit qu'il existait un plan. On semble dire que les wagons devront être remplacés plus rapidement, mais dans son témoignage de la semaine dernière, CP a indiqué que les wagons avaient une durée d'utilisation de 20 ans et qu'ils sont en très bon état. Je me demande si on en a tenu compte dans le plan de remplacement.

M. Jim Robbins: Nous avons un plan de remplacement qui couvre toute la période de 30 ans de notre plan d'affaire. Il s'agit d'un calendrier de remplacement. D'une façon générale, nous avons prévu que les wagons seront remplacés lorsqu'ils s'approcheront de l'expiration de leur durée d'échange. Ces wagons ont été achetés sur une certaine période, la plupart entre 1972 et 1983. Il y a donc un échelonnement dans le moment où ils arrivent à l'expiration de leur durée d'échange de 50 ans.

Nous ne contestons pas ce qu'a dit le CP sur la bonne qualité actuelle du parc et sur la durée d'utilisation qui reste. C'est exact. Nous croyons que le parc dispose encore de 22 années d'utilisation. Mais nous avons prévu des remplacements dès 2011; les premiers wagons remplacés seront ceux en aluminium à propos desquels le CN s'est sans doute plaint lorsque ses représentants ont comparu devant le comité. Ces wagons ne correspondent plus aux normes du secteur et il faudra les éliminer.

Enfin, le CN nous a critiqués publiquement pour ne pas déjà avoir remplacé ces wagons. Ses représentants ont témoigné la semaine dernière de ce qu'il faudrait de quatre à six ans pour les remplacer. Nous prévoyons les remplacer pour la plupart en 2011. Nos échéances ne sont donc pas tellement différentes.

•(1230)

Mme Bev Desjarlais: D'accord. Merci.

Le président: Passons à M. Ritz, pour cinq minutes.

M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, PCC): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, nous discutons de ces questions depuis un certain nombre d'années. Nous en avons tiré certaines conclusions, mais pas toutes.

J'ai lu votre liste de partisans à laquelle figurent les noms de 16 organisations membres. D'après les discussions que j'ai eues avec

certaines de ces personnes, neuf de ces organisations, soit plus de la moitié, figurent à cette liste parce qu'elles estiment qu'elles auront davantage leur mot à dire dans l'attribution des wagons-trémies. Pourtant, vous dites dans votre brochure que vous ne vous mêlerez pas de l'attribution des wagons. Pourrez-vous conserver ces membres dans vos rangs après qu'ils auront appris que vous n'interviendrez pas dans l'attribution des wagons?

M. Jim Robbins: Gerry, il est certain que dans une grande organisation, comme dans bon nombre d'autres organisations également, les communications sont complexes. Nous envoyons à tous nos membres des bulletins hebdomadaires et nous nous attendons à ce qu'ils informent leurs propres membres de leur contenu.

Nous avons dit clairement depuis longtemps—y compris par écrit—que nous n'allons pas nous occuper de l'attribution des wagons. Cela se trouve dans tous nos documents ainsi que dans notre site Web, et nous l'avons dit également dans bon nombre de nos bulletins hebdomadaires. Cela ne signifie pas pour autant que tous les membres de notre coalition comprennent précisément la même chose, bien sûr. Nous faisons de grands efforts dans nos communications. J'estime que nous sommes très clairs. Notre président, les autres administrateurs et moi-même avons été très clairs dans toutes nos communications. Il peut y avoir des lacunes dans nos communications, mais nous faisons de grands efforts. C'est tout ce que je peux dire.

M. Gerry Ritz: C'est difficile de rassembler une organisation. Il est difficile de rassembler les agriculteurs et d'obtenir d'eux un consensus. Eugene Whalen disait toujours que si on veut obtenir un consensus des agriculteurs, il faut tous les tuer sauf un, et il avait peut-être raison.

Des voix: Oh, oh!

M. Gerry Ritz : Il était libéral. C'est une méthode simple.

Je constate que deux groupes ne figurent pas à votre liste d'organismes membres. Je ne sais pas si ces groupes sont membres en règle, mais ils vous accordent en tout cas un grand appui financier. Il s'agit du gouvernement de la Saskatchewan et de la Commission canadienne du blé. Pourriez-vous nous parler de leur rôle? Votre conseil d'administration est composé de neuf personnes, si j'ai bien compris, et cinq de ces neuf postes sont garantis. Pourriez-vous nous dire quels sont ces cinq postes? Le conseil comprend-il des représentants du gouvernement de la Saskatchewan et de la Commission canadienne du blé?

M. Jim Robbins: Non. Le gouvernement de la Saskatchewan et la Commission canadienne du blé agissent à titre de conseillers...

M. Gerry Ritz: Et non à titre de subventionneurs?

M. Jim Robbins: Le gouvernement de la Saskatchewan nous a prêté de l'argent de façon à ce que nous puissions préparer notre plan d'entreprise, par exemple, et a également fourni des fonds.

Quant à la Commission canadienne du blé, elle nous a aussi consenti des prêts pour que nous puissions fonctionner, avoir un bureau et survivre pendant les huit ans et demi que cela a duré.

M. Gerry Ritz: Puisqu'il s'agit de prêts, comment faites-vous pour les rembourser, si l'affaire ne se concrétise pas?

M. Jim Robbins: Nous remboursons lorsque nous sommes en affaires.

M. Gerry Ritz: Mais si l'affaire n'est pas conclue, qui va... Bien sûr, ce sont les contribuables et les agriculteurs eux-mêmes qui financent la Commission canadienne du blé.

M. Jim Robbins: Si le plan d'entreprise n'est pas accepté, il est prévu dans l'entente que nous serons dispensés du remboursement des prêts.

• (1235)

M. Gerry Ritz: Très bien.

Je ne crois pas que cela soit bien compris, bien que les élections soient en cours actuellement à la Commission du blé. Je pourrais le signaler lors de certaines réunions publiques.

M. Jim Robbins: Vous avez demandé comment était composé le conseil d'administration. Voici : Il y aura neuf regroupements agricoles qui seront représentés au conseil d'administration. Il est prévu qu'on puisse aller chercher trois administrateurs de l'extérieur, c'est-à-dire des gens que l'on invitera à siéger parce que leur expérience pourrait être un grand apport au conseil. Parmi les neuf sièges qu'occupent les regroupements agricoles, cinq sont réservés à de grandes organisations agricoles qui étaient là depuis les tout débuts et qui ont contribué considérablement à titre personnel et en termes d'efforts déployés.

M. Gerry Ritz: Pouvez-vous nous dire de qui il s'agit?

M. Jim Robbins: Bien sûr. Ceux qui occupent les postes permanents, ce sont la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, la Keystone Agricultural Producers, qui est une organisation générale agricole du Manitoba; la Wild Rose Agriculture Producers de l'Alberta; l'APAS, c'est-à-dire l'Agricultural Producers Association of Saskatchewan, qui est une organisation générale agricole elle aussi; et enfin, le Syndicat national des cultivateurs.

M. Gerry Ritz: L'APAS émane au fond de la SARM, qui la finance.

M. Jim Robbins: Je ne représente pas personnellement la SARM, et je sais que la SARM ne serait pas du même avis. Tout comme l'APAS, d'ailleurs. Mais votre comité aura peut-être l'occasion d'entendre ces deux groupes témoigner directement, ce qui leur donnera l'occasion de vous répondre beaucoup mieux que moi.

M. Gerry Ritz: Bien sûr.

Selon le type de véhicules que l'on compte, on pourrait dire que la flotte du gouvernement fédéral compte quelque 12 500 à 13 000 wagons. La Commission canadienne du blé en loue 2 000 et en possède 2 000 autres. Quant au gouvernement de la Saskatchewan, il gère une flotte d'un millier de wagons, si j'ai bien compris. Si le gouvernement de la Saskatchewan et la Commission canadienne du blé sont à ce point sur la même longueur d'ondes, pourquoi leurs wagons ne font-ils pas partie de la flotte dont vous serez propriétaire, que vous ferez rouler et entretiendrez?

M. Jim Robbins: Si la coalition reçoit les wagons du gouvernement fédéral, le gouvernement de la Saskatchewan a consenti à négocier le transfert de 1 000 de ses wagons.

M. Gerry Ritz: La province a-t-elle fixé la valeur de cette transaction, ou parle-t-on plutôt d'un montant nominal d'un dollar?

M. Jim Robbins: Non, il s'agirait de négocier un prix. Aucune valeur n'a été fixée.

Bernie, aviez-vous quelque chose à ajouter?

M. Bernie Churko (président, Saskatchewan Grain Car Corporation, Farmer Rail Car Coalition): Ce qu'on a dit est exact. Toutes les conditions qui s'appliquent avaient trait aux prêts qui sont remboursables; autrement dit, si l'acquisition des wagons se concrétisait, nous nous serions assis à la même table pour négocier les conditions de certains transferts. Mais puisqu'il n'y a pas eu de

transfert au palier fédéral, il n'y a pas eu de discussion non plus de quelque type que ce soit sur ce que pourraient être les autres conditions.

M. Gerry Ritz: Merci beaucoup.

Le président: Merci messieurs.

Vous êtes prêt, monsieur Kilgour? Vous avez cinq minutes.

L'hon. David Kilgour (Edmonton—Mill Woods—Beaumont, Lib.): Combien d'adhérents le Syndicat national des cultivateurs a-t-il en Saskatchewan, monsieur Robbins?

M. Jim Robbins: Je crains de ne pas avoir ce nombre. Le nombre total à l'échelle nationale est de l'ordre de 4 000 familles d'agriculteurs. Nos adhérents sont des familles d'agriculteurs.

L'hon. David Kilgour: Mais grosso modo, combien à peu près?

M. Jim Robbins: Grosso modo, j'imagine que nous avons émis trois fois plus de cartes de membre que ces 4 000 familles, donc quelque chose comme 12 000.

L'hon. David Kilgour: À l'échelle nationale ou en Saskatchewan?

M. Jim Robbins: À l'échelle nationale.

L'hon. David Kilgour: Et en Saskatchewan?

M. Jim Robbins: En Saskatchewan, je crains de ne pas avoir ce nombre, je ne peux pas faire la ventilation.

Je sais que c'est en Ontario que nous progressons le plus vite.

L'hon. David Kilgour: Ce qui me préoccupe, comme d'autres l'on déjà dit, c'est cette idée d'attribuer des postes de direction à cinq groupes. Je me demande si cela donne en fin de compte un conseil représentatif de l'ensemble des producteurs et qui leur rend des comptes.

Avez-vous autre chose à nous dire à ce sujet?

M. Jim Robbins: Certainement. Je pense que j'aurais trois choses à dire à ce propos.

Premièrement, quand on a proposé des postes permanents, aucune des 16 organisations qui constituent la Farmer Rail Car Coalition auxquelles on n'a pas offert de postes permanents n'a formulé d'objections. Cela ne leur posait aucun problème. Deuxièmement, les cinq organisations auxquelles on a offert les cinq postes permanents sont les organisations qui étaient là au début, qui ont travaillé très fort pour...

L'hon. David Kilgour: Vous l'avez déjà dit.

M. Jim Robbins: En effet.

Troisièmement, ces cinq organisations sont en général des organisations agricoles représentant une très large base.

L'hon. David Kilgour: Pourquoi ne pas avoir un processus électoral permettant à n'importe qui de se faire élire?

M. Jim Robbins: En fait, je pense que ce serait une bonne idée, peut-être même l'idéal, mais cela coûterait très cher. Comme vous le savez sans doute, la Commission canadienne du blé utilise un processus électoral de ce genre, mais il coûte très cher.

L'hon. David Kilgour: Mais de nos jours, vous ne pourriez pas le faire par voie électronique, avec l'Internet?

M. Jim Robbins: Je crois savoir que non, parce qu'il n'y a pas suffisamment de sécurité.

L'hon. David Kilgour: Pas assez de sécurité?

• (1240)

M. Jim Robbins: Le problème, c'est d'être sûr que les votes sont authentiques et correctement enregistrés, parce qu'il n'y a pas de trace sur papier, etc.

L'hon. David Kilgour: Avec votre proposition, les wagons pourraient-ils circuler librement, ou seraient-ils réservés pour les lignes de transport du grain de l'Ouest?

M. Jim Robbins: Une fois les ententes de location établies, les wagons seraient intégrés à une flotte commune, comme c'est déjà le cas actuellement.

Le transport du grain de l'Ouest serait une priorité. Le gouvernement fédéral l'a toujours fait pour ses wagons; il n'a jamais empêché qu'ils soient utilisés pour d'autres services. Vous comprenez, il y a des périodes où l'on n'a pas besoin de ces wagons.

L'hon. David Kilgour: Oui, je comprends.

Est-ce que ces wagons transporteraient autre chose que du grain de l'Ouest? Avez-vous une idée du pourcentage d'utilisation pour le transport d'autres choses en provenance d'autres régions du pays?

M. Jim Robbins: Dans notre plan d'entreprise, nous avons une estimation de ce genre de service de transport d'autres denrées, mais malheureusement je n'ai pas ces chiffres ici.

Bernie, vous les avez?

M. Bernie Churko: Actuellement, il y a trois catégories : les céréales à taux statutaire, ce qu'on appelle les céréales d'utilisations diverses, c'est-à-dire des céréales qui sont destinées soit au marché intérieur, soit au marché américain, soit au marché mexicain, et troisièmement les autres produits.

Dans l'entente actuelle, qui est en gros la même chose que le plan d'entreprise, ce serait environ 25 p. 100, un taux non statutaire. Pour l'essentiel, il s'agit de céréales, mais il y aurait une petite quantité d'autres produits aussi.

L'hon. David Kilgour: Comme vous le savez tous, les compagnies ferroviaires régies au niveau fédéral sont légalement tenues de garantir un approvisionnement en wagons. Avez-vous l'intention de vous engager légalement à garantir cette offre?

M. Jim Robbins: Nous sommes tout à fait prêts à conclure une entente avec le gouvernement fédéral. S'il veut avoir ces garanties par écrit, nous sommes prêts à le faire.

L'hon. David Kilgour: Comment comptez-vous vous assurer de fournir suffisamment de wagons aux producteurs au moment où ils en auront besoin?

M. Jim Robbins: Vous savez, ce sont les compagnies ferroviaires qui sont responsables d'avoir suffisamment de wagons; elles ont une obligation de transporteur public.

Notre plan d'entreprise part du principe que nous essaierons d'offrir 50 p. 100 de la flotte de wagons à céréales nécessaires. Nous essaierons de garantir une capacité suffisante en améliorant l'entretien, de sorte qu'un wagon livré sera un wagon qui pourra être chargé. Nous espérons aussi accroître cette capacité en nous engageant très fermement à appliquer un plan de remplacement pour mettre rapidement en circulation des wagons meilleurs.

Le président: Votre temps de parole est expiré, monsieur Kilgour.

Nous passons à Mme Poirier-Rivard.

[Français]

Mme Denise Poirier-Rivard: D'abord, merci d'être là.

Il semblerait que L'UPA, l'Union des producteurs agricoles au Québec, ait des frustrations. Pouvez-vous m'expliquer ces frustrations?

[Traduction]

M. Jim Robbins: Je ne peux pas vous parler très en détail des problèmes de transport des céréales au Québec. Je suis désolé, je connais mal le sujet.

J'imagine que les difficultés que rencontrent les agriculteurs du Québec doivent être assez semblables à celles que nous avons dans l'Ouest. Certains de ces problèmes viennent de l'état des trappes de chargement et des portes des wagons dans lesquels les agriculteurs doivent charger leurs céréales, que ce soit au Québec ou dans l'Ouest du Canada. Certains de ces problèmes sont aussi probablement liés à la concurrence ou à l'absence de concurrence ferroviaire.

Je suis désolé de ne pas pouvoir vous répondre plus en détail sur la situation au Québec. Je sais que l'Union des producteurs agricoles fait partie de la FCA, la Fédération canadienne de l'agriculture, qui a ratifié notre proposition. Elle a essayé de la faire avancer.

Mais à part cela, je suis désolé, je n'ai pas de détails.

[Français]

Mme Denise Poirier-Rivard: Que comptez-vous faire pour garantir aux producteurs un nombre suffisant de wagons en période de pointe?

[Traduction]

M. Jim Robbins: Dans l'Ouest du Canada, nous essaierions de garantir une capacité en faisant circuler une flotte de wagons renouvelés, des wagons très bien entretenus et entretenus à des taux très avantageux.

La flotte de wagons que nous mettrons en place, qui dans 25 ans sera une flotte ultramoderne, ne sera pas entièrement mobilisée à certains moments pour le transport du grain de l'Ouest. Nous sommes donc ouverts, comme plusieurs membres du comité autour de cette table, à la possibilité d'utiliser ces wagons pour d'autres transports, notamment le transport de céréales dans des provinces comme l'Ontario et le Québec—en respectant les conditions du marché, évidemment. Mais nous serions tout à fait d'accord pour que ces wagons soient utilisés ailleurs quand on n'en a pas besoin dans l'Ouest du Canada.

M. Bernie Churko: J'ajoute qu'en ce qui concerne les périodes de pointe, nous avons un plan d'entretien extrêmement proactif. À l'origine de l'industrie des chemins de fer, on attendait que quelque chose casse pour le réparer, mais j'ai des documents de toute l'association qui montrent qu'on passe à...

Nous avons une attitude beaucoup plus proactive, c'est-à-dire que nous déterminerons bien à l'avance, en fonction d'un suivi des conditions de fonctionnement, les interventions à faire. Nous nous organiserons pour que ces travaux soient effectués en dehors des périodes de pointe. Nous nous occuperons des réparations quand on n'aura pas besoin de ces wagons, et nous accroîtrons donc la capacité précisément dans les périodes où l'on en aura besoin.

• (1245)

[Français]

Mme Denise Poirier-Rivard: De quelle façon le Québec serait-il desservi en période de pointe?

[Traduction]

M. Jim Robbins: Encore une fois, je connais mal le commerce des céréales au Québec. Je crois que c'est surtout une activité intérieure; autrement dit, je ne crois pas que les producteurs québécois exportent beaucoup de céréales. Je pense aussi qu'on utilise beaucoup plus le camion que le train pour transporter les céréales au Québec.

Mais encore une fois, je vous répète que quand nous n'aurons pas besoin de la flotte de wagons de transport de céréales dans l'Ouest du Canada, nous chercherons à utiliser ailleurs ces wagons, et nous sommes tout à fait d'accord pour envisager de transporter des céréales ou même d'autres denrées sur d'autres réseaux, y compris au Québec, à condition que cela ne remette en question notre engagement à donner la priorité aux céréales de l'Ouest du Canada.

Le président: Nous passons à Mme Ur.

Mme Rose-Marie Ur: Je vous remercie de votre exposé.

C'est très intéressant. Les témoins de l'année dernière chiffraient à environ 4 300 \$ leur entretien, alors que vous proposez 1 500 \$. C'est un chiffre que je trouve excellent, mais...

M. Jim Robbins: Nous aussi.

Mme Rose-Marie Ur: Bon, c'est très bien, mais est-ce que cela va satisfaire les agriculteurs en fin de compte? Est-ce que cela leur garantira l'entretien nécessaire pour leur permettre de commercialiser sans problème leurs produits, parce que c'est...? Je suis tout à fait d'accord pour faire des économies, mais il faut tenir compte de la réalité pratique.

M. Jim Robbins: Oui. Je vais laisser Bernie vous donner l'essentiel de la réponse, mais je voudrais simplement faire une remarque.

Le montant de 4 329 \$ de recettes affectées à l'entretien—et il s'agit d'un chiffre de l'Office des transports du Canada...

Mme Rose-Marie Ur: C'est exact.

M. Jim Robbins: ... ne représente pas nécessairement le montant que les sociétés ferroviaires consacrent à l'entretien, et je ne crois pas que ces 4 329 \$ représentent le montant réel qu'elles consacrent à l'entretien. En revanche, c'est un montant qui fait partie de leurs recettes et qui est affecté à la colonne entretien. Disons que c'est une rubrique qui rapporte.

Quand nous disons 1 500 \$...

Mme Rose-Marie Ur: On ne peut pas vraiment parler de transparence, dans ce cas?

M. Jim Robbins: Peut-être pas.

Mme Rose-Marie Ur: Bon. Je voulais simplement le signaler.

M. Jim Robbins: Si nous avançons le chiffre de 1 500 \$, c'est que nous avons fait des recherches poussées sur le marché. Mais je vais laisser la parole à Bernie car c'est lui qui a fait ces recherches.

M. Bernie Churko: J'aimerais intervenir brièvement, car plusieurs personnes ont déjà demandé si ce montant de 1 500 \$ était réaliste... Je vais essayer de vous donner rapidement un aperçu des recherches poussées que nous avons effectuées.

Nous nous sommes renseignés auprès de neuf entreprises qui louent des wagons avec une garantie totale de service, c'est-à-dire qui en assurent l'entretien et qui fournissent aussi des wagons sans entretien. Dans tous les cas, sauf un, les frais d'entretien étaient inférieurs à 1 500 \$ par an et par wagon-trémie. La seule entreprise qui faisait exception a signalé que les coûts se rapprochaient de ces 1 500 \$ par an. C'était donc une première source, et il s'agissait de

très grosses sociétés de propriétaires—car il y en a aussi de petites—dans toute l'Amérique du Nord.

Deuxièmement, nous avons posé la question aux grands ateliers de l'Ouest du Canada qui font l'entretien de ces wagons et connaissent très bien le parc. Par exemple, l'entreprise GE Rail possède plus de 100 000 wagons qu'elle entretient. Elle est plus grosse que n'importe quelle compagnie ferroviaire d'Amérique du Nord. À titre d'exemple, le CN a environ 80 000 à 90 000 wagons—je pourrais vous donner les chiffres exacts—et CP Rail en a nettement moins. GATX approche aussi des 100 000 wagons, et c'est un autre grand fournisseur. Ce ne sont pas des entreprises à la sauvette. Ce sont des gens qui connaissent parfaitement l'entretien et qui connaissent nos wagons. D'après eux, en fonction de leur expérience, le coût d'entretien ne dépasserait certainement pas 1 200 \$ par an.

Troisièmement, nous nous sommes adressés à une grande entreprise qui s'occupe d'un parc d'environ 20 000 wagons-trémies, plus vieux que les nôtres, mais très semblables, et qui nous a donné accès aux renseignements détaillés de sa base de données. Compte tenu du kilométrage de nos wagons, cette entreprise estime l'entretien à 1 119 \$ par an. Dans tous les cas, les chiffres que nous avons obtenus étaient nettement inférieurs aux 1 500 \$.

Enfin, la société Deloitte & Touche Management Consultants a examiné de très près notre plan d'entreprise et nous a fait subir un interrogatoire en règle sur la question de l'entretien. Je me sers de mes notes, car on ne nous a pas communiqué les informations, mais ils ont dit qu'ils étaient d'accord avec les chiffres que nous avançons pour l'entretien, tout en estimant qu'il devait être plutôt de l'ordre de 1 300 que de 1 500 \$. Nous leur avons expliqué que nous voulions garder une certaine marge, car nous sommes un peu préoccupés par la question des barrières et des trappes, et ils ont reconnu que c'était un chiffre raisonnable. Le document que j'ai remis à la greffière vous donnera des informations supplémentaires à ce sujet.

• (1250)

Mme Rose-Marie Ur: Cela dit, je crois que certains d'entre vous étaient là quand les représentants des compagnies ferroviaires ont comparé. Ils ont présenté une comparaison de leurs estimations de coût et de la vôtre. Ils ont dit que vous n'aviez pas inclus de nombreuses choses comme les grosses réparations de wagons avariés, les réparations futures, les frais fixes les frais généraux administratifs. Ils doivent avoir des frais généraux administratifs phénoménaux.

Dans votre conclusion, vous dites que l'aspect déterminant de votre plan pourrait être sa capacité de favoriser de bonnes relations entre tous les intervenants du secteur. C'est certainement quelque chose d'indispensable avec la compagnie ferroviaire, car sans voie ferrée, il n'y a pas de circulation des wagons.

Pensez-vous avoir d'assez bonnes relations de travail avec eux pour pouvoir faire votre entretien dans leur gare de triage? Est-ce qu'ils vous laisseraient le faire? En avez-vous parlé? Sinon, ou feriez-vous ce genre de choses?

M. Jim Robbins: Non, nous ne serions pas autorisés à faire de travaux d'entretien importants sur les voies ferrées ou dans les gares de triage, c'est exact. Leur convention collective ne permet pas cela. Nous en avons tenu compte dans le calcul de notre coût d'entretien.

Nous pourrions faire une bonne partie des réparations sur les voies de chemin de fer. Les réparations courantes se feraient en bordure de voies ferrées et nous seraient facturées. Il s'agit des petites interventions nécessaires pour assurer la sécurité des wagons qui circulent.

Pour ce qui est des réparations effectuées par les unités mobiles, elles se feraient sur des voies privées. Ce serait probablement des voies que nous louerions à des compagnies de chemin de fer secondaires, ou peut-être des voies sur le point d'être abandonnées que nous achèterions. Nous serions obligés de faire certaines de ces réparations s'il y avait d'autres fournisseurs de services sur notre voie ou sur la voie que nous louerions.

Le président: Le temps est écoulé.

Nous passons à Mme Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Le gouvernement de la Saskatchewan possède un certain nombre de wagons. Qui s'occupe de la réparation de ces wagons?

M. Bernie Churko: Ce sont les chemins de fer qui s'occupent des réparations.

Mme Bev Desjarlais: Est-ce le CN et le CP?

M. Bernie Churko: C'est exact.

Mme Bev Desjarlais: Est-ce en fonction du montant de 4 300 \$?

M. Bernie Churko: Encore une fois, comme M. Robbins l'a indiqué, il y a probablement trois chiffres importants ici. Il y a le montant de 1 500 \$ dont nous sommes sûrs, compte tenu de notre plan d'affaire. En passant, il représente l'ensemble des 11 éléments établis par le chemin de fer leur programme autre que... c'est très clair. Si vous me permettez, ces ouvrages proviennent de l'Association of American Railroads, dont l'un est un manuel de service qui énonce les règles et l'autre un manuel de bureau. Chaque aspect des préoccupations qui ont été soulevées y sont traitées. En fait, si vous voulez savoir précisément combien coûterait la réparation d'un patin de frein, ce renseignement y figure. Il s'agit de document très complet où se trouvent énoncées les pratiques courantes.

Comme M. Robbins l'a indiqué, le montant de 4 300 \$ fait partie du seuil maximal admissible, c'est-à-dire un plafond. C'est le deuxième chiffre.

Le troisième chiffre représente le coût de l'entretien pour les chemins de fer. Nous ignorons quel est ce chiffre. À certains égards, c'est le moins important.

Les aspects les plus importants à notre avis consistent à déterminer si nous pouvons y parvenir avec 1 500 \$ par wagon par année, et nous savons que la réponse est oui—et le deuxième chiffre est celui fourni par l'OTC. Le chiffre cité dans le montant maximal admissible est de 4 329 \$. Nous considérons—et je crois que nous sommes d'accord avec la WGA à cet égard—qu'il devrait être éliminé si quelqu'un d'autre assume l'entretien.

Mme Bev Desjarlais: Je me demande, parce que de toute évidence ce chiffre a été avancé pour montrer que la Farmer Rail Car Coalition ne pourra pas entretenir correctement les wagons, si vous avez fait une évaluation auprès de différentes entreprises en utilisant vos éléments du coût de l'entretien. J'aimerais savoir comment l'OTC est arrivé à un montant maximal admissible de 4 300 \$—non pas que je veuille me pencher en détail sur les arbitrages de l'OTC, mais il semblerait que le montant de 3 000 \$ permettait aux chemins de fer réaliser un profit, aux dépens des producteurs de l'Ouest.

M. Jim Robbins: Vous devriez peut-être parler aussi aux représentants de l'OTC, mais je crois que le dernier examen d'établissement des coûts des chemins de fer a été effectué en 1992, et cet examen aurait comporté un montant pour l'entretien, probablement ventilé selon les types d'entretien. Ce chiffre a augmenté chaque année depuis selon un indice d'inflation. Cet

indice d'inflation est toujours en vigueur dans le montant maximal admissible. Il augmente lentement et ne prend pas en compte la productivité.

• (1255)

M. Bernie Churko: Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, à la demande de la Farmer Rail Car Coalition et de la Saskatchewan Grain Car Corporation, en collaboration avec John Edsforth, qui est un spécialiste bien connu dans ce domaine depuis de nombreuses années, on a effectué une évaluation indépendante de ce montant. Selon le modèle proposé par Edsforth, il y a environ un an et demi, le montant était de 4 200 \$. Cela semble confirmer, du moins dans notre esprit, que ce montant est à peu près exact. Nous avons fait faire cette évaluation indépendante, puis l'agence a établi son propre montant.

Le président: Avez-vous terminé, madame Desjarlais?

M. Jim Robbins: Pourrais-je ajouter quelque chose en réponse à la question de Mme Desjarlais?

Vous vous demandez peut-être pourquoi, compte tenu des chiffres qui ont été avancés, la Saskatchewan Grain Car Corporation ne retire pas ses wagons et ne les louent pas à bail tous frais compris. Je crois que la réponse, c'est qu'elle a essayé de la faire.

M. Bernie Churko: Oui. Nous avons mis fin à notre entente précédente le 1^{er} août. Nous avons conclu une autre entente jusqu'en janvier et l'une des questions dont on discutera est cette question même.

Le président: Monsieur Anderson.

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, PCC): Merci.

Monsieur Churko, le gouvernement de la Saskatchewan entretient-il les wagons au coût de 1 500 \$ par année?

M. Bernie Churko: Ce n'est pas le gouvernement qui entretient les wagons, mais les sociétés ferroviaires.

M. David Anderson: Surveillez-vous combien coûte l'entretien? Vous les louez et les sociétés ferroviaires s'occupent de l'entretien? Comment cela fonctionne-t-il exactement?

M. Bernie Churko: C'est exact. Il s'agit essentiellement d'un bail net avec services, ce qui veut dire que l'autre partie s'occupe de l'entretien. Nous avons demandé les dossiers, mais on a refusé de nous les remettre.

M. David Anderson: On vous l'a refusé même si vous êtes propriétaire des wagons.

M. Bernie Churko: C'est exact.

M. David Anderson: Monsieur le président, il me semble que le gouvernement libéral a semé le désordre dans ce domaine comme il l'a fait dans toutes les autres questions qui touchent l'Ouest du Canada. Il y a de plus en plus de frictions et nous nous chamaillons pour savoir qui est le plus fort. Cette question commence à semer la dissension dans l'industrie agricole de l'Ouest.

Je voudrais faire quelques commentaires. Les organismes agricoles et les groupes de pression commencent à se chamailler entre eux à propos d'une question qui ne touche même pas les agriculteurs de notre région. Le gouvernement est resté sans rien faire... Il n'existe pas de processus clair pour les acquisitions. Le processus date d'il y a huit ans et a été ranimé depuis quelques mois. Tous les intervenants de l'Ouest du Canada se plaignent du processus d'acquisition. Le gouvernement n'a pas analysé le taux plafond garanti et ce qu'il signifie. On commence à dire que cela fait 10 ans que nous sommes obligés de payer 3 000 \$ de trop chaque année pour chaque wagon à cause du taux plafond garanti. On ne sait toujours pas ce que les propriétaires des wagons vont faire et ce qui va arriver aux wagons dépendra de l'endroit où ils iront. Le gouvernement ne projette pas de renouveler son parc de wagons et il me semble que cette question devient de plus en plus politisée. Ceux qui en paient le prix sont les agriculteurs.

En guise de première question, je voudrais que vous me disiez ce que le gouvernement peut faire selon vous pour faire baisser le ton de la discussion et réduire les frictions avant que la situation ne se détériore davantage?

M. Jim Robbins: Comme vous le savez, nous estimons que nous représentons un grand nombre d'agriculteurs. Le fait que cette question ne soit pas maintenant à l'étude découle probablement du fait que la situation existe depuis longtemps. Je le reconnais. Sur le plan financier, il y a une crise très sérieuse du revenu agricole net dans l'Ouest. Si vous pensez que les agriculteurs de l'Ouest s'inquiètent plus de cette crise que de la vente des wagons, je reconnais que vous avez raison. Cela ne veut pas dire que je considère la question sans importance.

Pour ce qui est de faire baisser le ton, nous accepterions volontiers tout groupe agricole qui veut devenir membre de la coalition. Je serais tout à fait d'accord pour cela.

M. David Anderson: Vous êtes l'un des groupes en cause. Selon moi, le gouvernement doit prendre l'initiative pour faire baisser le ton du débat. Cette question commence à créer des divisions. Nous l'avons constaté aujourd'hui et la semaine dernière. Ce n'est pas un gros problème pour les agriculteurs. J'ai téléphoné aux habitants de ma circonscription avant la réunion d'aujourd'hui pour savoir ce que la question représente pour eux. Certains de mes électeurs s'intéressent aux questions de transport, mais celle-ci ne semble pas leur poser le moindre problème.

M. Jim Robbins: Nous reconnaissons que, pour l'instant... après tout, cela fait trois années de suite que la récolte est mauvaise dans l'Ouest. Nous n'avons certainement pas surchargé le réseau de transport des céréales. Ce qui nous inquiète, c'est que les wagons vieillissent, et je répète que ce ne sont pas de mauvais wagons, mais qu'ils auraient pu être mieux entretenus et qu'ils devront être remplacés. Cela ne fait peut-être pas partie des projets pour l'instant, mais si le CN décide d'acheter ces wagons pour quelque 200 millions de dollars, le tarif marchandises augmentera. Le plafond prévu pour les recettes augmentera à cause de cet achat et les taux marchandises augmenteront en conséquence. Les agriculteurs en seront-ils heureux? Je ne le pense pas.

• (1300)

M. David Anderson: Je leur poserai la question. Nous avons lu certaines de vos propositions selon lesquelles les tarifs marchandises baisseront avec le nouveau régime...

M. Jim Robbins: Ils baisseront un peu.

M. David Anderson: ... et on a semblé dire à Winnipeg qu'ils pourraient augmenter.

Que se passerait-il si l'on vous remettait les wagons? Quel serait le tarif marchandises pour le transport à l'élevateur une fois qu'on aura soustrait le prix de l'entretien et ajouté les autres dépenses?

M. Jim Robbins: Si la proposition que nous faisons de notre plan d'affaires est acceptée, ce qui veut dire que nous reprendrions l'entretien, nous louerions les wagons aux sociétés ferroviaires selon un bail tous frais compris et le plafond prévu pour les recettes baisserait légèrement.

M. David Anderson: Vous voulez dire environ 25 p. 100 de 4 000 \$ par wagon.

M. Jim Robbins: Nous pouvons calculer ce montant, mais je n'ai pas le chiffre exact ici. Cela représente cependant une légère baisse.

M. David Anderson: J'ai deux autres questions.

Bernie, vous avez dit, je pense, que, d'après l'OTC, on devrait ne pas tenir compte des 4 329 \$ pour le taux plafond garanti. Est-ce exact?

M. Bernie Churko: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. En réponse à une question sur la façon dont cela devrait fonctionner, la WGEA a dit, je pense, que l'on devrait soustraire le coût de l'entretien. S'il y avait un autre propriétaire, le coût du bail devrait être...

M. David Anderson: Le gouvernement ne s'est pas engagé à réduire le taux garanti?

M. Bernie Churko: Non. La seule chose que nous savons, c'est que l'article 151 stipule expressément ce qui arrive si les wagons du gouvernement fédéral sont vendus, loués ou retirés du service.

M. David Anderson: Si l'on ne diminue pas le taux garanti et que vous louez le wagon, ce sont les agriculteurs qui devront payer... le coût du bail s'ajoutera à leurs dépenses. Si le taux garanti n'est pas abaissé, les agriculteurs devront payer plus cher.

M. Jim Robbins: Il faudrait effectivement réduire le taux garanti. Nous ne pourrions certainement pas fournir les wagons selon un bail tous frais compris aux sociétés ferroviaires si elles comptaient deux fois le prix de l'entretien pour établir le taux garanti.

M. David Anderson: Vous avez dit plus tôt que Transports Canada avait examiné attentivement votre proposition et semblait l'avoir très bien accueillie, mais vous proposez que les wagons soient vendus à un pris nominal.

M. Jim Robbins: C'est exact.

M. David Anderson: Le ministre et Transports Canada seraient d'accord essentiellement pour vous accorder seulement un contrat de location-achat sur cinq ans. Pourquoi hésite-t-il à accepter votre proposition?

M. Jim Robbins: Nous n'avons pas encore commencé à négocier avec Transports Canada pour l'achat des wagons. Nous n'en savons pas plus que vous au sujet d'un éventuel contrat d'achat-bail sur cinq ans. Transports Canada a mentionné cette possibilité lors de la réunion du 1^{er} novembre à Winnipeg.

Vous devrez poser cette question à Transports Canada.

M. David Anderson: Quand pensez-vous commencer à discuter de cette offre avec Transports Canada?

M. Jim Robbins: Nous voudrions le faire le plus tôt possible. Il importe que tout soit prêt à fonctionner au début du prochain exercice agricole.

Le président: D'accord. C'est très bien. Nous vous avons laissé un peu plus de temps pour vous remercier de votre patience.

Passons maintenant à M. Easter, qui a cinq minutes.

L'hon. Wayne Easter: Merci, monsieur le président.

Pour revenir à ce que disait M. Anderson quant à la situation dans l'Ouest canadien, que proposeriez-vous dans votre optique? Faudrait-il laisser aux agriculteurs plus d'argent ou réduire leurs coûts?

Comment votre proposition se compare-t-elle aux autres en ce qui a trait aux bénéfices pour les agriculteurs?

M. Jim Robbins: Il y a trois propositions : celle du CN, celle du CP et la nôtre.

Dans notre proposition, nous disons que le maximum actuel imposé aux chemins de fer en matière de revenu devrait être éliminé puisque nous offririons des baux de service complet. Nous louerions ces wagons pour le transport statuaire des grains sur les trajets d'importation pour un prix inférieur à la valeur marchande. Cela signifie que le revenu maximal diminuerait légèrement. Cela devrait entraîner une légère diminution des taux, ce qui bénéficierait aux agriculteurs aux silos élévateurs.

Ce que le CN propose, c'est d'acheter les wagons. Le CN n'a pas demandé de rajustement à la baisse de la section relative à l'entretien du revenu maximal. Le CN souhaite le statu quo. Cette proposition entraînerait un échange d'argent puisque les sociétés de chemin de fer paieraient les wagons. Cela serait comptabilisé dans le revenu maximal. Le CN pourrait récupérer le montant de l'achat par le truchement du revenu maximal. Cette proposition entraînerait à mon avis une augmentation immédiate des tarifs.

D'après la proposition du CP, le statu quo serait maintenu et les wagons seraient retirés de la circulation à la fin de leur durée d'utilisation. Si vous me permettez une observation, je dirais que la proposition du CP entraînerait elle aussi une cession pour une somme minime. Le fait pour le CP d'exploiter 6 000 wagons de 1972 jusqu'à l'expiration de leur durée d'utilisation, dans 25 ou 27 ans, sans coût d'immobilisations, représenterait également une cession à peu de frais.

Ce que propose le CP, c'est le statu quo. Il n'y aurait pas de rajustement du revenu maximal au titre de l'entretien et ce revenu demeurerait donc le même. Il n'y aurait probablement pas d'augmentation immédiate dans les tarifs, mais les taux augmenteraient au fur et à mesure que se ferait le remplacement des wagons puisque le CP devra avoir l'argent nécessaire pour cela.

• (1305)

L'hon. Wayne Easter: Merci, Jim.

Dans ce cas, cette proposition serait avantageuse financièrement pour les agriculteurs. Quand le moment viendra de prendre une décision, David, nous connaissons vraiment votre position.

Dans vos remarques préliminaires, Jim, vous avez parlé de ce qu'il en coûte pour transporter les wagons pour les faire réparer, etc.

M. Jim Robbins: C'est exact, le coût des fonctions d'entretien.

L'hon. Wayne Easter: Je vais poser cette question à Bernie.

Quand nous avons entendu les représentants des sociétés de chemin de fer, ils ont essayé—plus particulièrement ceux du CN—d'insister sur le coût de leurs ateliers de réparation et sur le coût du transport sur leurs lignes, entre autres. C'est un coût que vous n'aviez pas calculé.

Qu'en pensez-vous?

M. Bernie Churko: Toutes ces questions sont prises en compte dans notre plan d'affaires. Permettez-moi de préciser que nous ne serions pas responsables de certains aspects de l'entretien. Cela se trouve clairement énoncé dans ces règles. Par exemple, les sociétés de chemin de fer continueraient d'être responsables de certains problèmes indirects dont ils seraient la cause et ces problèmes ne figureraient pas à notre plan.

Mais pour ce qui est plus particulièrement du transport—et c'est l'un des problèmes qui a été soulevés—, j'ai ici le tarif du transport de marchandises du CN 6544-B, dans lequel on dit expressément qu'une majoration de 5 p. 100 du parcours en charge est autorisé au titre du parcours à vide excédentaire pour compenser le repositionnement du parc ou le transport des wagons aux fins de l'entretien. Le CP a lui aussi un tarif correspondant qui prévoit la même majoration de 5 p. 100.

L'industrie a des pratiques pour toutes ces questions. Ces pratiques sont différentes selon que les limites des manoeuvres ont été atteintes ou non. Nous avons proposé à notre avis un plan très complet pour tenir compte de ces questions. Est-il possible que nous ayons omis quelque chose? Jusqu'à présent, les experts qui ont examiné ce plan, en plus de Deloitte Touche, n'ont pas constaté de telles omissions.

Ce sont des pratiques courantes. Les tarifs sont publiés. Notre direction de l'entretien gère 100 000 wagons. Il s'agit d'Alltranstek. Ces gens ont beaucoup d'expérience dans le domaine.

L'hon. Wayne Easter: Merci.

J'ai une dernière question, monsieur le président. Il s'agit d'une observation qui a été faite la semaine dernière et qui a été reprise par certains de nos témoins ce matin. C'est ce que j'appellerais le dilemme des deux ans.

On vous accuse de ne pas nous dire toute la vérité sur ce qui se passera après deux ans. Il s'agit surtout de savoir où ces wagons seront affectés. Pourriez-vous répondre à deux questions? Premièrement, comment vos méthodes d'attribution se compareront-elles par rapport aux pratiques actuelles? Deuxièmement, que se passera-t-il après deux ans?

M. Jim Robbins: Tout d'abord, pour ce qui est de la pratique actuelle, il nous faudra une période de transition lorsque nous recevrons ces wagons et que nous commenceront à les gérer. Ce que nous avons dit au départ, c'est que pendant une période de deux ans, ces wagons seront répartis proportionnellement entre les chemins de fer et que nous ne les loueront aux sociétés ferroviaires que pour la première période de deux ans. Je ne crois pas qu'il y ait quelque incertitude que ce soit relativement à cette période, et je ne crois pas que la WGEA se soit dite inquiète de cette première période de deux ans.

Ce qui l'inquiète, c'est ce qui viendra après cette période. Ce que dit cette association, c'est qu'elle veut connaître tous les types de baux que nous offrirons pendant les trente années de notre plan d'affaires.

Il nous aurait été très facile de contrer cet argument en disant que nous louerions les wagons aux sociétés ferroviaires pour une période de 10 ans ou de 20 ans. Si nous ne l'avons pas fait, c'est que nous estimons que nous avons là une possibilité d'innovation. Voilà le premier argument. Nous pensons que dans certains cas, il serait plus attirant pour les expéditeurs de louer les wagons. Il pourrait même leur être utile de négocier avec les sociétés ferroviaires qui, d'après ce que nous avons entendu aujourd'hui, n'ont pas d'obligation en matière de concurrence dans certains endroits, dans bon nombre de corridors.

Nous ne savons pas si nous pourrions offrir un produit intéressant aux expéditeurs, mais nous aimerions examiner la question. Puisque que la WGEA a certaines inquiétudes, nous sommes prêts à prendre deux engagements.

Premièrement, nous ne retirerons pas un nombre important de wagons de leur usage actuel—c'est-à-dire la location aux sociétés de chemins de fer—sans tenir au préalable des consultations très étendues auxquelles la WGEA sera certainement invitée à participer. Nous ne ferons rien sans consultation complète.

Deuxièmement, nous sommes prêts à faire la location de produits à titre expérimental avant que ces produits soient commercialisés d'une façon générale afin d'en vérifier les résultats.

Troisièmement, nous serions prêts à confier la surveillance à Transport Canada afin que les expéditeurs soient rassurés sur le fait que nous ne prendrions aucune mesure arbitraire, nuisible ou stupide. Nous sommes prêts à prendre tous ces engagements.

Nous connaissons leur inquiétude. Nous faisons de notre mieux pour leur garantir que nous serons un partenaire tout à fait responsable dans le système de transport des céréales.

• (1310)

Le président: Merci.

Nous avons entendu de bonnes questions, mais nous devons maintenant passer à M. Gaudet, qui a cinq minutes.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci, monsieur le président.

J'ai lu vos objectifs et principes. Votre objectif primordial consiste à exécuter votre plan sans frais supplémentaires pour les agriculteurs. Si je comprends tout—j'ai tout lu votre document—, le troisième élément principal de votre plan stipule ce qui suit: « on remplacera le parc au cours des 30 prochaines années en tenant compte des normes modernes », ce qui représente, pour 13 000 wagons, 400 wagons par année.

Comment les agriculteurs pourront-ils, sans qu'il n'y ait de frais supplémentaires, obtenir un nouveau parc? Ceci ne tient pas compte de l'entretien. Si vous êtes obligés d'en acheter en moyenne 400 par année—je ne sais pas combien ils coûtent—et que vous devez consacrer, disons, 4 000 \$ par année à l'entretien, comment ferez-vous pour qu'il en coûte moins cher aux agriculteurs?

[Traduction]

M. Jim Robbins: Il en coûtera moins cher aux producteurs pour deux raisons. Lorsque nous aurons le parc, nous louerons les wagons, d'abord aux sociétés ferroviaires et peut-être seulement à ces sociétés, mais peut-être aussi plus tard à des expéditeurs. Nous sommes persuadés que, d'après notre plan d'affaire, nous pouvons demander des taux de location inférieurs à ceux du marché. Cette première mesure permettra aux agriculteurs d'économiser.

L'autre économie pour les agriculteurs, ce sera l'entretien. Nous sommes persuadés que nous pouvons offrir un meilleur service d'entretien pour 1 500 \$ par wagon par année. Comme vous l'avez entendu aujourd'hui, le revenu maximal admissible prévoit actuellement des frais d'entretien de 4 329 \$ par wagon par année.

M. Bernie Churko: Permettez-moi d'ajouter quelque chose brièvement, parce qu'il a évoqué les normes modernes. Il faut comprendre que notre principal concurrent en Amérique du Nord est en train de moderniser son parc très rapidement. D'après les données d'une étude, 24,7 p. 100 des wagons étaient conformes à la nouvelle norme de poids en 1999; 37 p. 100 l'étaient en 2003; et d'ici 2010, la

proportion sera passée à 55 ou 60 p. 100. Notre stratégie est d'avancer également dans cette direction.

Selon cette même étude, le nouveau parc entraînerait un gain de productivité de 10 p. 100. On ne trouve pas dans les autres propositions le même engagement à moderniser le parc pour le rendre conforme aux normes plus rigoureuses; la modernisation profiterait donc elle aussi directement aux producteurs.

Le président: Avez-vous d'autres questions, monsieur Gaudet?

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci.

[Traduction]

Le président: La parole est à M. Bezan.

M. James Bezan: J'aimerais parler un peu de vos membres. Combien de membres représentez-vous parmi les producteurs du Manitoba?

M. Jim Robbins: Vous voulez dire mon organisation?

M. James Bezan: Non, la Farmer Rail Car Coalition.

M. Jim Robbins: Je suis désolé, mais je n'ai pas le nombre de membres de l'organisation Keystone Agricultural Producers. Je présume que vous êtes du Manitoba?

M. James Bezan: Effectivement.

M. Jim Robbins: Mais vous connaissez la Keystone Agricultural...

M. James Bezan: Oui.

M. Jim Robbins: C'est une organisation générale d'agriculteurs financée par les agriculteurs, et les intéressés peuvent se retirer volontairement. Je n'ai malheureusement pas le nombre de membres de cette organisation, mais je pense que c'est de loin le plus grand regroupement d'agriculteurs au Manitoba.

M. James Bezan: Non, vous vous trompez. Cette organisation compte un peu plus de 5 000 membres. Si on compte les membres de la Manitoba Cattle Producers Association, qui fait partie d'office de Keystone Agricultural Producers, j'en fais moi aussi partie; mais pour être réaliste, il faut dire qu'il n'y a que 5 000 membres cotisants parmi les 27 000 producteurs.

M. Jim Robbins: Et quelle est la plus grande organisation?

M. James Bezan: La Manitoba Cattle Producers, qui compte plus de 10 000 membres.

• (1315)

M. Jim Robbins: Mais ne venez-vous pas de dire que cette organisation fait partie d'office...

M. James Bezan: Elle fait partie des membres, mais on ne peut pas compter les membres d'une organisation agricole parmi les membres d'un vaste regroupement d'organisations agricoles. Je pense qu'il ne faut compter que les membres qui contribuent financièrement à ce regroupement. Je fais partie de la MCPA, mais je ne me considère pas comme un membre de la KAP.

M. Jim Robbins: Mais si le comité exécutif de la MCPA ne voulait pas faire partie de la KAP et n'appuyait pas ses positions, ne serait-il pas tout à fait libre de s'en retirer?

M. James Bezan: Je suppose que oui, mais il est évident que cette discussion au sujet de la répartition et de la propriété des wagons n'émane pas de la base. Dans ma circonscription, personne n'en parle. Ce n'est pas le sujet de conversation animé dans les cafés. En fait, je n'ai jamais eu connaissance de ce dossier avant d'être élu et je n'ai entendu que quelques personnes le mentionner—des personnes qui travaillent directement, bien sûr, avec la FRCC.

M. Jim Robbins: Puis-je répondre à cette intervention? Je reconnais que ce n'est pas un sujet chaud en ce moment, mais cela l'était en 1996 quand le comité des hauts fonctionnaires a proposé que l'on vende les wagons pour 100 millions de dollars et que les agriculteurs paient cette somme au moyen de tarifs. C'est pour cette raison que la Farmer Rail Car Coalition a été fondée, et cela a fait des remous à l'époque.

Est-ce que ce sujet sera de nouveau un sujet chaud? À mon avis, si la proposition du CN est adoptée et que l'on augmente immédiatement les tarifs, cette question redeviendra d'actualité. Si les wagons ne sont pas remplacés en temps voulu, le problème va surgir de nouveau.

M. James Bezan: Ma question porte encore une fois sur la question des membres. Avez-vous déjà pensé à vendre des cartes de membres pour savoir combien de producteurs individuels seraient prêts à participer volontairement à votre organisation et à l'administrer au lieu de leur imposer cette gouvernance contrôlée?

M. Jim Robbins: Nous sommes un regroupement d'organisations. Nous nous en remettons à nos organisations membres pour faire le travail nécessaire sur le terrain.

M. James Bezan: Ce sont donc essentiellement des agriculteurs politiciens qui parviennent aux échelons supérieurs de cette organisation.

M. Jim Robbins: Comme vous le savez sans doute, les politiciens doivent répondre à leurs électeurs. C'est votre cas, et c'est le leur.

M. Douglas Richardson (conseiller juridique, McKercher, McKercher & Whitmore, Farmer Rail Car Coalition): J'aimerais ajouter quelque chose sur la question de la gouvernance. Comme on l'a expliqué tout à l'heure, nous aurions neuf administrateurs qui seraient des producteurs. Nous visons à ce que les agriculteurs qui siègent à cette organisation représentent les associations agricoles. Nous avons aussi trois administrateurs externes, sans rapport avec les agriculteurs, mais qui peuvent cependant avoir de l'expérience financière, par exemple. Nous avons pour objectif d'adopter les pratiques de gouvernance les plus rigoureuses qui soient au pays. Nous avons regardé l'indice TSX et nous avons examiné la loi Sarbanes-Oxley. Je vous assure que le ministère des Transports n'a ménagé aucun effort pour imposer les normes de gouvernance les plus rigoureuses. Nos actes constitutifs sont à mon avis aussi ou plus rigoureux que ceux qu'utilisent les autorités aéroportuaires.

Le ministère des Transports nous a recommandé, entre autres, de tenir des assemblées publiques générales pour nos membres de manière à assurer le plus de permanence et la meilleure communication possible non seulement auprès de nos membres mais aussi de tous les agriculteurs. C'est un énorme bassin éventuel de membres.

Permettez-moi de réitérer que nous invitons activement d'autres à se joindre à nous, et que nous leur faisons bon accueil. Pourvu qu'ils respectent nos principes fondamentaux, nous les accueillons à bras ouverts.

M. James Bezan: Si vous voulez savoir combien de producteurs sont réellement disposés à appuyer la Farmer Rail Car Coalition,

allez sur le terrain faire du recrutement. Quand un organisme additionne les membres de toutes ces associations, il ne parle pas vraiment au nom des gens de la base.

Monsieur Richardson, vous avez soulevé la question des experts au conseil d'administration. Je me demande de quels experts il s'agit. Vous dites que la plupart des membres du conseil d'administration seront des agriculteurs, précisant qu'il y aura neuf agriculteurs et trois personnes nommées au conseil d'administration. Ces personnes auront-elles les connaissances voulues pour gérer une flotte de wagons de chemin de fer?

M. Douglas Richardson: Je trouve votre question intéressante. Nous avons amorcé ce processus au milieu des années 1990 et appelez-vous que nous l'avons fait parce que le gouvernement du Canada a décidé de se départir des ports, des aéroports et de la flotte de wagons-trémie. Comme Jim l'a dit, il y a eu une réaction à la proposition. Les wagons allaient simplement être remis aux chemins de fer.

Au cours d'une des premières réunions qui ont eu lieu à l'époque, un cadre supérieur—qui n'est plus au ministère aujourd'hui, je vous l'assure—nous a dit que les producteurs n'étaient pas assez intelligents pour gérer ce projet.

M. James Bezan: Je ne dirais pas cela. Les producteurs sont extrêmement compétents et persévérants, mais en même temps...

M. Douglas Richardson: C'est justement ce que je dis.

Le président: Permettez au témoin de répondre, car votre temps est écoulé et nous voulons entendre sa réponse.

M. Douglas Richardson: Je veux souligner que les producteurs sont aussi bien renseignés que n'importe qui au Canada aujourd'hui. Il est faux de prétendre qu'ils n'ont pas les connaissances voulues pour s'acquitter de cette tâche et que les financiers de Bay Street, par exemple, qui gèrent les plus grandes entreprises du Canada, sont plus intelligents qu'eux.

Il ne faut pas oublier que les membres du conseil d'administration vont gérer la compagnie et que pour le faire, ils vont recruter le personnel le plus compétent possible.

• (1320)

Le président: Je passe maintenant la parole à Mme Desjarlais, qui va poser juste une question, s'il vous plaît. J'aimerais qu'il nous reste assez de temps pour deux autres questions.

Vous poserez la dernière, monsieur Easter.

Mme Bev Desjarlais: J'ai mentionné la Hudson Bay Route Association parce que j'ai entendu dire ici que ce n'est pas un problème pour les producteurs au niveau local. Mais c'est très certainement un problème. Année après année, depuis que j'ai été élu en 1997, je rencontre des représentants de la Hudson Bay Route Association, composée d'agriculteurs et de producteurs de la Saskatchewan et du Manitoba qui appuient sans réserve ce processus tous les ans. Je les ai rencontrés cet été et ils m'ont dit très clairement que les producteurs de la Saskatchewan et du Manitoba appuient la Farmer Rail Car Coalition, car c'est enfin quelque chose qui sera avantageuse pour les producteurs de grains l'Ouest. Les dernières années ont été un véritable enfer pour eux.

Je suis heureuse que vous l'ayez dit, monsieur Richardson. Je trouve absolument scandaleux de laisser entendre que les agriculteurs et les producteurs qui ont plus ou moins contribué à la richesse de notre pays—et c'est certainement vrai dans l'Ouest—n'ont pas les compétences voulues pour faire ce travail... or on voit bien que le service ferroviaire actuel ne fonctionne pas efficacement.

Je suis en outre extrêmement heureuse que vous ayez soulevé la question des aéroports. Je ne vois pas pourquoi les wagons seraient cédés pour rien ou pour la valeur marchande; ce n'est pas ce qui s'est fait dans le cas des aéroports ni des ports. Ces wagons doivent être traités de la même façon. Ils ont été mis en service au bénéfice des producteurs de grain de l'Ouest et, bon sens, les producteurs de grain de l'Ouest doivent pouvoir en bénéficier.

Le président: Oublions les commentaires afin de pouvoir poser des questions.

Monsieur Easter, une question, pas deux ni trois.

L'hon. Wayne Easter: Je vais essayer, monsieur le président.

À la réunion de Winnipeg, des témoins ont à plusieurs reprises soulevé la question de savoir si vous avez été très franc dans votre plan d'entreprise. En fait, ils n'avaient pas vu votre plan d'entreprise. Cela est en partie lié—vous en avez déjà parlé—au revenu plafond en ce qui a trait aux réparations, soit 4 329 \$. Le CP et le CN contestent ce chiffre de l'OTC, mais c'est le plafond pour les réparations d'entretien, quoi qu'ils en disent, même s'ils croient que l'OTC a utilisé une méthode erronée.

Votre plan d'entreprise est essentiel. Pouvez-vous le faire pour 1 500 \$? Je me demande quelle garantie vous pouvez nous donner que votre plan d'entreprise est en fait intact et ce que vous avez prévu au cas il ne le serait pas.

M. Jim Robbins: Nous avons recruté les meilleurs. Macquarie International a préparé notre plan financier. Cette société s'occupe d'importants contrats de transport internationaux. Il s'agit, je crois, de la principale banque d'investissement qui s'occupe de contrats de transport. En tout cas dans le domaine ferroviaire, c'est la plus importante. Nous nous sommes donc adressés aux meilleurs.

Nous avons soumis ce plan à Transports Canada qui l'a examiné et a demandé à une tierce partie, le cabinet d'experts comptables Deloitte & Touche, d'examiner notre plan d'entreprise dans tous ces détails. Je pense pouvoir dire qu'on leur a demandé de l'examiner d'un oeil critique.

Nous avons donc réussi le test de la prudence économique. Le plan d'entreprise est fonctionnel, et ce n'est pas de la magie. Le plan d'entreprise fonctionne en raison de nos avantages fiscaux—nous sommes une entreprise sans but lucratif. Il fonctionne parce que notre capital est efficace. Nous ne verserons pas de dividendes aux actionnaires et nous ne paierons pas d'intérêt sur la dette. Ce n'est pas de la magie, mais ça fonctionne et il a réussi l'examen détaillé auquel il a été soumis.

Nous ne l'avons pas rendu public, et je ne vois vraiment pas pourquoi nous le ferions. Bientôt, nous serons peut-être en train de négocier des contrats de location avec les chemins de fer. Serait-il sage de révéler toutes nos affaires financières avant d'entreprendre ces négociations? Dans le même ordre d'idée, comme nous pensons qu'il est possible que les produits alloués soient un jour offerts aux expéditeurs, nous ne pouvons pas fournir cette information aux expéditeurs. Mais je pense que nous avons fait tout ce qu'il fallait pour prouver que ce plan fonctionne.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Ritz, à vous, pour une question.

M. Gerry Ritz: Merci, monsieur le président.

Pour en rester à la question de l'entretien, messieurs, je ne mettrai pas en doute vos chiffres. Il est toutefois une chose qui me préoccupe un peu : le fait que l'on parle de l'entretien d'équipements vieux de 30 ans en moyenne. À mon sens, pour la durée de vie supplémentaire

de 20 ans, le coût de l'entretien va augmenter. J'ai travaillé avec le fer toute ma vie, ayant fait un peu de camionnage dans mon autre vie.

Je me demande si votre programme d'entretien reflète les réalités canadiennes. Nous affrontons des températures extrêmes. Le gel fatigue énormément les métaux. Le coût des attelages, des freins et des roues de mes semi-remorques qui roulaient dans les montagnes était de deux à trois fois celui de ceux qui roulaient en terrain plat. Vos coûts d'entretien reflètent-ils le fait que nous parcourons l'un des terrains les plus difficiles de l'Amérique du Nord? Vous avez comparé vos coûts à d'autres modèles d'entretien et avez conclu que l'un d'entre eux ne fonctionnait pas. Mais avez-vous pris en compte le stress et les épreuves redoutables auxquels ces wagons, qui se font vieux, seront soumis en parcourant les montagnes?

• (1325)

M. Jim Robbins: Oui, nous avons tenu compte de ce fait et Bernie peut vous donner une réponse détaillée à ce sujet. Ce qui est difficile, c'est de dissiper le doute présent à l'esprit des gens. Comme CN et CP s'abstiennent, bien sûr, de révéler combien leur coûte en fait l'entretien, nous ignorons quels sont les chiffres. Nous comparons donc nos 1 500 \$ à un fantôme. Mais nous avons vérifié et revérifié nos chiffres à nous, avant qu'ils soient vérifiés et revérifiés par d'autres. Nous prenons compte de la météo, du vieillissement des wagons, etc.

Prenez le vieillissement des wagons et l'augmentation des coûts. Eh bien, nous avons inclus dans nos prévisions financières l'augmentation due à l'inflation du coût des intrants, les choses que nous devons acheter pour entretenir les wagons. Nous y avons aussi inclus une réserve d'entretien permettant de faire face à des augmentations soudaines, comme celle du prix de l'acier, récemment. La réserve d'entretien, conçue pour affronter ce type de choc, nous permettrait de faire face sans difficulté à des augmentations des coûts d'entretien allant jusqu'à 25 p. 100 dans une année donnée.

Le président: Nous allons devoir en rester là, car nous avons deux motions à traiter avant la fin de notre réunion.

M. Gerry Ritz: Mais ceci est tellement plus important.

Le président: Je sais que c'est important, mais il faut quand même mettre fin à la discussion à un moment ou à un autre, vu que nous avons des engagements après 13 h 30 aujourd'hui.

Merci beaucoup, messieurs, de vos témoignages de ce matin. Vous avez défendu votre position avec éloquence, comme les autres personnes ayant témoigné. Nous serons heureux de vous entendre à une autre occasion, si elle se présente, avec un peu de chance, une fois que nous aurons résolu la question. Merci encore.

M. Jim Robbins: Merci beaucoup de nous avoir consacré votre temps.

Le président: À présent, j'ai un avis de motion pour lequel il y a eu un préavis de 48 heures. La première motion, proposée par Wayne Easter, porte que dans le cadre de l'étude du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire sur le transport des céréales et des wagons-trémies, des témoins du ministère des Transports soient convoqués afin de discuter de l'intérêt soulevé dans l'acquisition de son convoi.

Monsieur Easter, souhaitez-vous présenter la motion en deux parties?

L'hon. Wayne Easter: Non, vous pouvez présenter la motion dans son ensemble.

Le président: La seconde partie de la motion est que des témoins représentant la Commission canadienne du blé soient convoqués afin de discuter également du transport des céréales et des wagons-trémies. Les témoins doivent comparaître devant le comité aussitôt que possible.

(La motion est adoptée)

Le président: Nous avons ici un avis comme quoi M. Angus, qui n'est pas des nôtres ce matin mais qui est représenté par Mme Desjarlais, souhaiterait soumettre une motion, suite à un préavis de 48 heures. Que la Commission canadienne du blé compareisse devant le comité dans le cadre de son étude du transport des céréales et des wagons-trémies. Dans l'idéal, des représentants de la Commission canadienne du blé se présenteraient à notre réunion du 2 décembre.

L'hon. Wayne Easter: Monsieur le président, c'est une question déjà couverte par la première motion.

Le président: Oui, mais il nous faut la déposer.

Fort bien. Nous avons déjà réglé cette question.

M. David Anderson: Monsieur le président, ils ne vont sans doute pas envoyer de membres du conseil d'administration, parce qu'ils sont en pleine campagne électorale. Ce n'est pas quelque chose que nous voudrions influencer.

Le président: Eh bien, je suis sûr que c'est une question qui nous préoccupe tous, mais c'est leur problème, pas le nôtre.

Merci beaucoup de votre présence et de votre participation ce matin. Jeudi, nous nous occuperons de l'ARLA.

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.