



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 014 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 2 décembre 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 jeudi 2 décembre 2004

• (1105)

[Traduction]

Le président (M. Paul Steckle (Huron—Bruce, Lib.)): Bonjour.

Nous allons maintenant commencer. Nous reprenons notre examen du dossier du parc de wagons-trémies servant au transport des céréales.

Nous accueillons ce matin Mme Kristine Burr, sous-ministre adjointe, Groupe des politiques, ainsi que Helena Borges, directrice générale intérimaire, Politiques de transport terrestre, toutes deux du ministère des Transports. Nous accueillons également MM. Neil Thurston, directeur à la Direction de l'économie des chemins de fer, et Jim Riegle, gestionnaire, Division du grain, de l'Office des transports du Canada.

Nous avons de 11 heures à midi dix.

Madame Burr, allez-vous prendre la parole en premier?

Mme Kristine Burr (sous-ministre adjointe, Groupe des politiques, ministère des Transports): Je pense.

Le président: Très bien, vous allez passer en premier.

Sachez que nous sommes intéressés par les informations concrètes que vous avez à nous donner, mais que nous voudrions éviter un long exposé. On vous demanderait de passer assez rapidement pour qu'on puisse vous poser des questions par la suite.

[Français]

Mme Kristine Burr: Monsieur le président, premièrement, je voudrais vous remercier de me donner l'occasion de vous adresser quelques mots concernant l'avenir du parc fédéral de wagons-trémies pour le transport des grains. Il s'agit d'un dossier d'une grande importance pour plusieurs intervenants dans l'Ouest: les producteurs de grains, les sociétés céréalières, la Commission canadienne du blé, ainsi que les chemins de fer.

[Traduction]

Comme les membres du comité le savent sans doute, entre le début des années 1970 et la fin des années 1980, le gouvernement fédéral a acheté 13 200 wagons-trémies de transport du grain. Ces derniers sont fournis sans frais de propriété à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et aux chemins de fer Canadien Pacifique (CP) pour le transport du grain d'exportation vers les ports de Vancouver, de Prince Rupert et de Churchill, ainsi que le transport national et l'exportation vers Thunder Bay. Le gouvernement a mis en oeuvre le programme d'achat des wagons-trémies puisque rien n'incitait les chemins de fer à investir dans le transport du grain à cause des tarifs du nid-de-Corbeau non compensatoires, qui remontent à 1897.

À l'heure actuelle, le parc fédéral compte environ 12 400 wagons-trémies, puisque près de 800 wagons ont été retirés du service à cause d'accidents. Ces 12 400 wagons représentent près de la moitié du parc total des chemins de fer servant à transporter le grain des

Prairies. D'autres wagons-trémies appartiennent aussi aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, à la Commission canadienne du blé, à des compagnies de location du secteur privé et aux chemins de fer.

Dans le budget de 1996, le gouvernement du Canada s'est engagé à aliéner le parc fédéral de wagons-trémies. Toutefois, cette transaction a été retardée pour diverses raisons importantes, dont les examens approfondis du système de manutention et de transport du grain effectués par le juge Estey et ensuite par M. Kroeger. L'expiration du droit de premier refus des chemins de fer relatif à l'achat des wagons ainsi qu'une contestation commerciale des États-Unis portant sur le parc fédéral de wagons-trémies sont d'autres raisons qui ont nécessité un report de l'aliénation. Bon nombre de ces facteurs ont été réglés ou minimisés à un point tel qu'un report n'est plus nécessaire.

Le gouvernement du Canada a reçu une proposition détaillée de la Farmer Rail Car Coalition (FRCC) visant à acheter les 12 400 wagons du parc fédéral. De plus, les deux chemins de fer, à savoir CN et CP, se sont aussi montrés intéressés à acheter les wagons ou à renouveler l'entente d'exploitation existante pour leur part du parc. Transports Canada a mené un examen général et particulier des différentes options d'aliénation des wagons pour faire preuve de diligence raisonnable.

Une séance d'information technique a eu lieu à Winnipeg le 1^{er} novembre 2004 pour donner une mise à jour aux intervenants de l'industrie céréalière sur la situation actuelle de l'aliénation des wagons. En fait, le ministre des Transports et certains députés de l'opposition ont assisté à cet événement en tant qu'observateurs. Je pense que cette journée s'est avérée constructive et instructive. La séance d'information a permis à la FRCC, au CP et au CN d'expliquer leur position et leurs propositions. La réunion a permis aux intervenants de l'industrie de poser des questions, de donner leur point de vue et d'échanger de l'information. La rétroaction reçue de la récente séance contribuera au processus d'évaluation continue et de diligence raisonnable du gouvernement relativement aux options d'aliénation et aux conditions de toute transaction d'aliénation.

Les questions suivantes ont été abordées par les représentants de Transports Canada pendant la réunion tenue à Winnipeg. Sept principes généraux ont été établis par le gouvernement du Canada pour guider le processus d'aliénation des wagons-trémies : encourager l'efficacité, la concurrence, les bonnes pratiques commerciales et la responsabilisation du système; favoriser de bonnes relations au sein de l'industrie, y compris la satisfaction des besoins des producteurs et des autres intervenants sans nuire à l'efficacité globale du système de manutention et de transport du grain; minimiser le risque de contestation commerciale, notamment par les États-Unis; assurer un approvisionnement adéquat en wagons pour les mouvements du grain de l'Ouest; optimiser le rapport qualité-prix pour les contribuables; minimiser les répercussions financières sur les producteurs de l'Ouest; et, principe très important, assurer une transition ordonnée. Ces principes généraux seront utilisés lors de l'évaluation des options d'aliénation examinées par le gouvernement.

À l'heure actuelle, trois options clés sont proposées. La première consiste à maintenir le statu quo. Le gouvernement garderait les wagons, mais réviserait probablement le plafond de revenus prévu par la loi, lequel limite les revenus céréaliers annuels des chemins de fer, afin de mieux tenir compte des frais d'entretien réels. La deuxième option consiste en une aliénation commerciale par le biais d'un appel d'offres. La troisième et dernière option consiste à négocier un transfert à la FRCC au moyen d'une transaction fondée le plus possible sur des principes commerciaux, mais qui ne compromet pas son analyse de rentabilisation financière.

Je dois noter que, depuis ce temps, monsieur le président, le gouvernement n'a pris aucune décision à cet égard.

Transports Canada achève un examen approfondi et détaillé des différentes options d'aliénation pour faire preuve de diligence raisonnable. Je vous donnerai un aperçu de certaines de ces étapes ayant trait à la diligence raisonnable.

- (1110)

En mars 2002, le ministère a invité les intervenants de l'industrie à communiquer leurs points de vue relativement aux différentes options d'aliénation et aux conditions possibles. Il a reçu les réponses de 19 organisations. Depuis ce temps, de nombreuses consultations auprès des intervenants ont eu lieu avec le ministre des Transports et ses représentants. Les observations reçues ont aidé à façonner les options d'aliénation possible et ont aussi précisé les travaux de diligence raisonnable et l'élaboration de conditions possibles pour l'aliénation.

En plus des consultations auprès des intervenants, une inspection de sécurité des wagons a été effectuée par les inspecteurs ferroviaires de Transports Canada en avril 2002. Selon cette évaluation, les wagons-trémies respectaient toutes les exigences de sécurité. Une inspection détaillée axée sur les trappes et les panneaux des wagons a été effectuée à l'été 2004. Les résultats ont indiqué que les trappes et les panneaux des wagons-trémies fédéraux sont en bon état et même qu'ils sont, en fait, en meilleur état que les autres wagons-trémies utilisés pour le transport du grain des Prairies.

Enfin, Transports Canada a présenté une demande de propositions pour inspecter un échantillon des wagons afin de déterminer leur état et aussi d'évaluer le coût des réparations non reliées à l'entretien qui pourraient être nécessaires. Cette évaluation devrait s'achever d'ici mars 2005.

Une autre des mesures fondamentales de la part de Transports Canada a été la commande de deux évaluations de la valeur marchande du parc fédéral de wagons-trémies. Les résultats sont confidentiels, mais ils seront utilisés comme point de repère pour

optimiser le rapport qualité-prix pour les contribuables découlant de l'aliénation.

Ainsi que je l'ai précédemment mentionné, le transport du grain au Canada est assujéti à un revenu admissible maximal, établi annuellement par l'Office des transports du Canada, qui limite les revenus que peuvent tirer les chemins de fer du transport du grain—connus au sein de l'industrie sous le nom de plafond de revenus. Une question en rapport avec toute option d'aliénation des wagons-trémies est l'incidence possible que cette option pourrait avoir sur le plafond de revenus. Comme il a été mentionné dans un document rendu public en avril 2004, l'Office a estimé que la somme de 4 329 \$ par wagon-trémie est actuellement comprise en un plafond de revenus annuel pour les frais associés à l'entretien requis du parc fédéral. La FRCC affirme que si elle achetait les wagons, les plafonds de revenus des chemins de fer seraient grandement réduits, puisque l'augmentation des plafonds tirés des coûts de location des chemins de fer serait compensée par la réduction liée aux frais d'entretien.

Ainsi que je l'ai mentionné au début, monsieur le président, le gouvernement fédéral offre présentement les wagons sans frais de propriété, autrement dit, aucun paiement de location annuel n'est exigé. La *Loi sur les transports au Canada* permet une révision du plafond de revenus afin de tenir compte des coûts marginaux des chemins de fer découlant de l'aliénation du parc fédéral de wagons-trémies. Cela englobera clairement une révision des nouveaux frais de location auxquels pourraient être confrontés le chemin de fer. Toutefois, une modification à la loi pourrait être nécessaire pour tirer au clair le pouvoir de l'Office de réviser à la baisse les frais d'entretien réduits.

En plus d'évaluer les révisions possibles du plafond de revenu, les représentants de Transports Canada ont discuté des répercussions commerciales éventuelles des différentes options d'aliénation avec des experts en commerce et du gouvernement fédéral. La conclusion générale est la suivante : du point de vue commercial, une aliénation commerciale est préférable. Toutefois, aucune répercussion importante n'est prévue si les wagons sont vendus à un prix inférieur à la juste valeur marchande.

En plus des étapes notées liées à l'examen général pour faire preuve de diligence raisonnable, le gouvernement a pris plusieurs mesures pour évaluer la proposition particulière proposée par la FRCC. Transports Canada a embauché un conseiller financier de l'extérieur pour évaluer la faisabilité du plan d'activité de la FRCC, du modèle financier et sa capacité à indemniser le gouvernement pour la valeur des wagons. Le ministère a aussi retenu les services d'un conseiller juridique de l'extérieur et du conseiller juridique du ministère de la Justice pour examiner l'acte constitutif de la FRCC, y compris ses lettres patentes, ses règlements administratifs et sa structure de gouvernance. Cette mesure a entraîné un grand nombre de discussions avec la FRCC pour s'assurer que son acte de constitution indique clairement le but, les objectifs, la composition du conseil d'administration, la transparence, la reddition de comptes, la présentation de rapports et les autres questions de gouvernance de la FRCC.

En plus de la proposition de la FRCC d'acheter les wagons-trémies, le gouvernement a examiné les propositions présentées par les chemins de fer. Il tient dûment compte des positions des deux principaux chemins de fer concernant leur option d'aliénation préférés, ainsi que d'autres facteurs et enjeux importants.

Monsieur le président, si vous le permettez, je décrirai brièvement les prochaines étapes prévues liées à l'aliénation du parc fédéral de wagons-trémies.

• (1115)

Le président: La période réservée aux exposés touche à sa fin, je vous demanderais d'être brève.

Mme Kristine Burr: Trois petites minutes encore.

Des intervenants ont acheminé à TC, au CN, au CP et à la FRCC d'autres questions à la suite de la séance du 1er novembre 2004 à Winnipeg. Des réponses ont été fournies et distribuées aux intervenants de l'industrie le 8 novembre. On a demandé aux intervenants d'acheminer tout commentaire sur les options et les conditions liées à l'aliénation à TC pour le 12 novembre 2004. Nous avons reçu des commentaires de 23 organisations. Cette rétroaction aidera Transports à terminer son examen des options.

Monsieur le président, le ministère n'a pas encore terminé son examen des options pour faire preuve de diligence raisonnable. Il serait prématuré de choisir une option avant que cet examen soit terminé et que les ministres aient eu l'occasion d'examiner les avantages et les inconvénients de toutes les options, notamment l'incidence sur les producteurs et les autres intervenants. Le ministre des Transports a indiqué qu'il aimerait soumettre ce dossier à ses collègues du cabinet avant Noël. Nous nous efforçons d'atteindre cet objectif.

Monsieur le président, avant de conclure, j'aimerais vous donner un bref rapport de situation sur les changements possibles apportés aux dispositions sur la protection des expéditeurs de la Loi sur les transports au Canada puisque certains de vos témoins précédents ont soulevé cette question. En février 2003, le gouvernement a déposé le projet de loi C-26, modifications à la Loi sur les transports au Canada, qui comprenait un certain nombre de modifications aux dispositions sur la protection des expéditeurs, mais je ne m'attarderai pas sur les détails. Le projet de loi C-26 est mort au *Feuilleton* lorsque les élections ont été déclenchées.

Le ministre Lapiere examine encore une fois les modifications possibles à la loi, mais il est trop tôt pour prendre un engagement à l'égard d'une échéance déterminée puisque les modifications doivent être examinées dans le cadre du programme législatif général du gouvernement. Nous nous employons toutefois à consulter les expéditeurs et les autres intervenants pour faire en sorte que nous soyons toujours au courant de leur opinion. Le ministre Lapiere a indiqué qu'il prévoit les porter à l'attention de ses collègues du cabinet le plus tôt possible.

Merci, monsieur le président, voilà qui met fin à mes remarques.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Thurston. Avez-vous une brève déclaration à nous faire?

M. Neil Thurston (directeur, Économie des chemins de fer, Office des transports du Canada): En effet, monsieur.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, bonjour. Je vous remercie beaucoup d'avoir demandé à l'Office de venir vous parler de notre rôle en ce qui concerne les règlements économiques régissant les chemins de fer qui transportent le grain de l'Ouest. Je voudrais vous expliquer brièvement notre rôle, le travail que nous avons fait et que nous continuons à faire pour Transports Canada en ce qui a trait au parc de wagons-trémies ainsi que les responsabilités de l'Office si le gouvernement se départit de ces wagons.

L'Office a pour mandat, en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* et d'autres lois fédérales, de gérer les règlements économiques qui régissent les modes de transport de compétence fédérale. Pour ce qui est du transport du grain de l'Ouest, l'Office s'occupe de résoudre les plaintes entre les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires en ce qui concerne les tarifs, les services et d'autres questions, d'administrer le mécanisme de plafond de recettes des chemins de fer et de réaliser des études à la demande du ministère des Transports.

Voyons maintenant la question des plafonds de recettes des chemins de fer. L'Office fixe chaque année les plafonds de revenus du CN et du CP de même que les recettes qu'ils tirent du transport du grain de l'Ouest. Cette politique a été mise en oeuvre le 1^{er} août 2000 pour remplacer l'ancienne politique de réglementation des tarifs. Elle prévoit un plafond pour les revenus que tirent les chemins de fer du transport du grain de l'Ouest destiné à l'exportation, mais également à destination de Thunder Bay et d'Armstrong, qui desservent le marché de l'Est du Canada.

Le grain est le seul bien transporté par les chemins de fer qui soit soumis à un plafond. En vertu de ce mécanisme, les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs doivent s'entendre sur des tarifs de fret pour le transport du grain de l'Ouest. Les transporteurs négocient donc ces tarifs en sachant que leurs recettes tirées du transport ne doivent pas être supérieures à leur plafond respectif. Les plafonds découlent du mécanisme prévu à l'article 151 de la loi. Ainsi, à tous les ans, l'Office a jusqu'au 31 décembre pour déterminer les plafonds de revenus et de revenus liés au transport du grain pour la campagne agricole se terminant le 31 juillet. Ce mécanisme prévoit pour l'année de référence des recettes moyennes par tonne ainsi qu'un indice d'inflation, un tonnage déterminé et de légères modifications pour tenir compte de la durée du transport, le dernier de ces trois points concernant l'année visée.

Pour ceux qui se demandent comment les transporteurs ferroviaires réussissent à fonctionner à l'intérieur de ce mécanisme s'ils ne connaissent pas leur plafond respectif avant la fin de la campagne agricole, il suffit de se représenter le plafond comme un mécanisme servant à réglementer les recettes moyennes par tonne liées à la totalité des transports. Tant que les recettes moyennes par tonne de l'année visée sont moindres que celles prévues dans la loi pour l'année de référence, compte tenu de l'indice d'inflation déterminé en vue de la campagne agricole, le transporteur respecte le plafond qui lui est fixé.

J'aimerais aussi dire quelques mots au sujet de l'indice d'inflation. Nous déterminons cet indice le 30 avril de chaque année en vue de la campagne agricole débutant le 1^{er} août. Nous tenons chaque année une séance de consultation à Winnipeg, en mars, avec les membres du secteur du grain, dont les producteurs agricoles, leurs associations, les entreprises, la Commission canadienne du blé, les transporteurs ferroviaires et les représentants des gouvernements fédéral et provinciaux. À cette occasion, nous présentons des plafonds préliminaires et demandons aux intervenants de nous faire part de leurs commentaires et de dire s'ils sont d'accord avec nos calculs, afin de fixer un plafond officiel.

L'indice rend compte de divers facteurs tels les prévisions de coût de la main-d'œuvre des transporteurs ferroviaires, du carburant, du matériel et des acquisitions d'immobilisations pour l'année suivante. Même si, comme dans le cas du carburant, il est difficile de faire des prévisions, notre processus a donné, jusqu'à maintenant, des résultats acceptables. Depuis que nous avons commencé à faire ce genre de prévisions, il y a 20 ans, nos prévisions de l'indice d'inflation composé ont toujours été, en moyenne, à moins de 0,2 p. 100 du chiffre réel. Cela est dû en grande partie aux commentaires obtenus au cours des séances de consultation. Depuis la campagne agricole de 2000-2001, l'indice d'inflation a augmenté de 1 p. 100 seulement.

L'établissement du plafond de revenus consiste également à déterminer les recettes des transporteurs ferroviaires du grain de l'Ouest pour la campagne agricole visée. Nous le fixons en même temps que le plafond de recettes. La loi prévoit les recettes dont nous devons tenir compte dans notre calcul. Mais ce n'est jamais une question bien tranchée. Il y a toujours, à chaque année, des interprétations et de nouvelles questions exigeant une décision lorsque nous fixons le plafond annuel. Pour les trois campagnes agricoles visées par le mécanisme, aucun chemin de fer n'a dépassé son plafond. L'écart entre les recettes réelles et les plafonds combinés s'est accru passablement au cours des trois années, passant de quelque 6 millions de dollars la première année à environ 24 millions de dollars l'an dernier. Autrement dit, les expéditeurs ont été avantagés du fait que les recettes des transporteurs n'ont pas dépassé leur plafond au cours de chacune des trois dernières années.

Nous nous employons actuellement à fixer les plafonds de recettes et les recettes de l'année de référence qui vient de se terminer. Les chiffres seront prêts avant le 31 décembre. Comme vous le savez, le gouvernement fédéral, deux gouvernements provinciaux et la Commission canadienne du blé fournissent des wagons-trémies aux chemins de fer pour le transport du grain de l'Ouest. Les coûts de ces wagons pour leurs propriétaires ne sont pas compris dans les coûts sous-jacents qui ont servi à l'élaboration du mécanisme de détermination de plafonds de recettes. L'entretien de ce matériel par les chemins de fer est toutefois compris dans les coûts sous-jacents en question.

Au début de l'année, Transports Canada a demandé à l'Office d'évaluer le coût d'entretien unitaire des wagons-trémies du gouvernement du Canada dont devraient tenir compte les plafonds de revenus combinés du CN et du CP pour la campagne agricole 2003-2004. Nous estimons ce coût à 4 329 \$ par wagon. Ce chiffre est fondé sur celui de l'année de référence 1992 et tient compte des méthodes d'entretien utilisées cette année-là.

• (1120)

Je ne décrirai pas en détail ce qui se cache derrière cette estimation; qu'il suffise de dire que nous sommes arrivés à ce chiffre après avoir analysé des données sur le coût des chemins de fer et les recettes tirées des céréales en conformité avec des méthodes établies.

Dans l'éventualité où le gouvernement fédéral vend ou loue son parc de wagons-trémies, l'article 151 de la loi exige de l'office qu'il apporte des ajustements à l'indice d'inflation pour refléter les coûts supplémentaires engagés par les chemins de fer pour l'acquisition de wagons après l'aliénation des wagons par le gouvernement. Autrement dit, l'office est tenu d'incorporer un ajustement à l'indice de l'inflation pour tenir compte des coûts supplémentaires engagés par les chemins de fer s'ils achètent les wagons ou les louent d'une tierce partie.

Cette année, la FRCC nous a demandé d'évaluer cet ajustement sur la foi de divers scénarios d'aliénation des wagons. À cette fin,

nous avons rencontré la coalition à plusieurs occasions et avons discuté de certaines questions avec elle mais nous n'avons pas réussi à déterminer avec exactitude ce qui allait se passer. En effet, il règne actuellement un trop grand nombre d'incertitudes. Le libellé de la loi ne dit pas expressément que des réductions peuvent être accordées. De même, il existe des incertitudes au sujet des modalités définitives de l'aliénation.

Dans le calcul du plafond de revenus annuel, nous faisons office de tribunal de réglementation, et nous entendons toutes les parties à l'affaire. Nous interprétons la loi lorsqu'une difficulté se présente. Nous publions ensuite une décision. Nous ne pouvons pas rendre de décision sur les questions hypothétiques ou répondre à des questions lorsque nous ne sommes pas en possession de tous les faits.

Avant de terminer et en ce qui concerne l'entretien des wagons-trémies, divers chiffres ont été avancés au sujet du coût actuel d'entretien du parc de wagons-trémies. Transports Canada a demandé à l'office d'estimer les coûts actuels d'entretien par les chemins de fer dans le cadre de son examen de diligence raisonnable des options d'aliénation. Nous y travaillons toujours.

Je n'ai rien dit au sujet du mécanisme de règlement des différends de la loi dont les parties peuvent se prévaloir pour trancher les différends relatifs aux services et aux tarifs ferroviaires. Nous pouvons vous donner une description distincte de ces dispositions si vous le souhaitez.

Je rappelle toutefois que l'Office offre des services de médiation aux parties désireuses de résoudre leurs différends sans invoquer formellement la loi. C'est souvent le mécanisme de choix pour amener les parties à s'entendre. La médiation est rapide et peu coûteuse et permet aux parties de trouver elles-mêmes la solution. Nous avons participé à de nombreuses médiations réussies en matière de transport ferroviaire des grains de l'Ouest et sommes disposés à apporter notre aide dans les dossiers qui restent en suspens.

Merci de votre attention.

• (1125)

Le président: Merci, monsieur Thurston.

Nous allons maintenant commencer la période des questions.

Monsieur Bezan, vous avez sept minutes.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Dans l'exposé, madame Burr, vous avez parlé du questionnaire que vous venez de distribuer aux intéressés du secteur et des réponses qui vous ont été envoyées. Les questions et les réponses peuvent-elles être communiquées au comité?

Mme Kristine Burr: Oui, nous pourrions vous les transmettre.

M. James Bezan: Il serait très important pour nous d'en prendre connaissance, car nous devons prendre une décision, tout comme vous.

Vous avez aussi dit que vous travaillez actuellement aux modalités de l'aliénation. Quand seront-elles arrêtées? Les communiqueriez-vous aussi au comité?

Mme Kristine Burr: Elles seront un élément du processus décisionnel des ministres. Lorsque la décision aura été prise, nous pourrons tout rendre public.

M. James Bezan: Je pense que nous devrions en prendre connaissance avant qu'une décision soit prise sur le mode d'aliénation; il faut que les principes soient définis avant de décider de l'option à retenir.

Mme Kristine Burr: Les principes de l'aliénation sont ceux que j'ai énoncés ce matin et ils sont de notoriété publique. Nous serions heureux de vous les faire connaître immédiatement. Pour le reste, il faudra consulter notre ministre.

M. James Bezan: L'autre chose, monsieur le président, c'est que nous discutons surtout de la proposition de la FRCC. Or, le comité n'a pas vu son plan d'entreprise. Il est important qu'il soit déposé ici pour que nous puissions examiner le projet sous son angle commercial et puissions prendre une décision éclairée.

Le président: La question a été abordée lors de la séance de la semaine dernière précisément pour cette raison. Sauf erreur, il a été dit que certains renseignements de ce plan d'entreprise ne sont pas du domaine public. Ai-je raison ou ai-je mal interprété?

M. James Bezan: Je suis d'accord avec vous sur ce point, mais il nous faut quand même disposer de toute l'information pour prendre des décisions éclairées. Il est déjà arrivé au comité d'aller chercher de l'information commerciale pour prendre ses décisions, et pour moi il n'y a rien ici de différent.

Le président: Pour ce qui est de la confidentialité du plan d'entreprise, il faut respecter le fait que ceux qui doivent prendre la décision finale doivent juger si celui-ci est solide. Il faudrait davantage que le comité pour en juger. Peut-être ne pourrions-nous pas obtenir cette information ne serait-ce que parce que cela ne leur permettrait pas de faire avancer leur dossier. Au bout du compte, quelqu'un devra décider en fonction de ce qu'il voit, comme c'est le cas pour toute autre question examinée au comité.

• (1130)

M. James Bezan: C'est un point dont j'aimerais peut-être discuter plus tard.

Le président: Très bien.

M. James Bezan: L'autre chose qui m'ennuie, c'est que dans sa proposition, la FRCC dit que ses coûts d'entretien seront d'environ 1 500 \$ par wagon. Dans votre déclaration, monsieur Thurston, vous avez dit que plus tôt dans l'année vous aviez calculé qu'ils sont supérieurs à 4 300 \$ le wagon et que vous étiez à nouveau en train d'examiner la chose. Je me demande quel chiffre est le bon.

M. Neil Thurston: Le chiffre de 4 300 \$ est une estimation du montant incorporé au plafond des revenus pour la campagne agricole 2003-2004 pour l'entretien des wagons-trémies. Le chiffre de 1 500 \$ de la FRCC, je crois, est une estimation de ce que cela lui coûterait actuellement pour faire faire l'entretien des wagons. Comme je l'ai dit dans ma déclaration, et Mme Burr aussi, le ministère des Transports nous a demandés de produire une estimation des coûts d'entretien actuels engagés par les chemins de fer, et nous y travaillons actuellement. Il est donc un peu prématuré de conjecturer sur ces chiffres puisque nous sommes en train de faire le calcul.

M. James Bezan: Essentiellement, la formule actuelle, comme vous l'avez dit, est la base de coût de 1992 corrigée avec l'inflation. Mais si la FRCC a raison, le chiffre est de 1 500 \$ et vous payez 2 800 \$ de trop pour l'entretien des wagons.

M. Neil Thurston: Le chiffre de 4 300 \$ est calculé en fonction de l'inflation et de la productivité. Il a considérablement baissé par rapport au montant incorporé aux coûts de 1992, qui était de plus de 5 000 \$ la wagon. Le chiffre est donc une estimation de ce qui est incorporé dans le plafond de revenus. C'est le résultat de la même méthode de calcul que pour le plafond de revenus. Les coûts actuels d'entretien seront un peu différents de ce chiffre, j'imagine, et nous enverrons le chiffre au ministère des Transports à un moment donné, bientôt j'espère.

M. James Bezan: Toutes les options sont à l'étude mais actuellement, il semble qu'on ne discute que d'une seule possibilité : vendre aux chemins de fer ou vendre à la FRCC. D'autres entités ont-elles manifesté de l'intérêt? Y a-t-il un appel d'offres en vue de pressentir d'autres acheteurs de manière à ce que tout l'éventail soit représenté?

Mme Kristine Burr: Il n'y a pas d'appel d'offres mais nous examinons les trois catégories d'options dont j'ai parlées dans mon allocation : les conserver, le statu quo assorti d'une légère révision du coût d'entretien; l'aliénation commerciale totale; ou encore l'aliénation négociée. Récemment, deux autres parties ont manifesté leur intérêt mais sans plus, sans faire d'offre. Lorsque l'affaire sera ébruitée, peut-être d'autres se manifesteront-ils, mais les principales parties qui se sont dites très intéressées sont les deux chemins de fer et la FRCC.

M. James Bezan: Va-t-on se précipiter pour accepter la proposition de la FRCC ou allons-nous attendre que toutes les propositions soient sur la table, que toutes les invitations aient été envoyées aux gens du secteur pour ne pas avoir à faire face à la réalité politique, plus tard, de quelqu'un qui vienne nous dire qu'on ne l'a jamais invité et que son idée fantastique n'a même pas été entendue?

Mme Kristine Burr: On peut dire sans risque de se tromper que dans les milieux où il est question des wagons-trémies, l'affaire est bien connue. Nous espérons ne pas recevoir une avalanche de manifestations d'intérêt imprévue dans quelques mois. Les ministres eux-mêmes devront décider prochainement si cela doit durer encore; quand ils auront choisi leur option privilégiée, nous saurons alors comment nous allons procéder.

M. James Bezan: Pour moi, l'idée n'a pas vraiment été ébruitée, sauf pour les rares parties directement intéressées. L'idée était sous le radar jusqu'à il y a quelques mois et ce n'est que maintenant qu'elle a acquis de la visibilité. Il y a quelque temps, tout le monde pensait que l'affaire était close. Je pense donc qu'il faut s'assurer que tout le monde est au courant. C'est à Transports Canada et à l'OTG de s'assurer que tout le monde est de la partie et qu'un appel d'offres est lancé.

• (1135)

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Bezan.

Je signale aux nouveaux membres du comité que l'affaire n'est pas nouvelle. Il en est question depuis 1996.

M. James Bezan: Je pense que tout le monde croyait que l'idée avait disparu.

Le président: Je sais, mais elle revient tous les ans. Je pense que le comité s'en est occupé presque tous les ans. Je ne veux pas atténuer la portée de ce que vous venez de dire, mais il faut bien savoir que ce n'est pas du nouveau.

L'hon. David Kilgour (Edmonton—Mill Woods—Beaumont, Lib.): J'invoque le Règlement. Pourquoi s'en occupe-t-on tous les ans? À quoi cela tient?

Le président: Pourquoi on s'en occupe? Parce qu'aucune décision n'a été prise.

Cela revient à la surface chaque fois que s'annonce la nouvelle année de transport. On s'attend à ce qu'une décision soit prise et évidemment chacun défend sa cause et ça aboutit toujours au comité. C'est pour ça qu'on s'en occupe chaque année. Mais en fait, on ne règle rien; on ne fait qu'en discuter chaque année.

Poursuivons les échanges avec les questions du Bloc.

Monsieur Plamondon.

[Français]

M. Louis Plamondon (Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour, BQ): On parle de cette situation depuis plusieurs années, mais je voudrais quand même poser des questions pour bien la comprendre.

Le gouvernement détient un certain nombre de wagons. Les loue-t-il ou les prête-t-il aux compagnies comme le Canadien Pacifique et le Canadien National?

Mme Kristine Burr: Ils sont donnés tout à fait gratuitement aux compagnies ferroviaires.

M. Louis Plamondon: Ils sont prêtés gratuitement?

Mme Kristine Burr: Oui, c'est cela.

M. Louis Plamondon: C'est le gouvernement qui les répare et qui les entretient?

Mme Kristine Burr: Non, ce sont les chemins de fer.

M. Louis Plamondon: Donc, le gouvernement voit à la fabrication de ces wagons, il les paie et il les donne ensuite aux compagnies.

Mme Kristine Burr: Oui, parce que pendant les années 1970, les compagnies ferroviaires n'avaient pas de ressources pour acheter des wagons.

M. Louis Plamondon: On a fait cela pour faciliter le transport du grain d'un bout à l'autre du pays. Est-ce exact?

Mme Kristine Burr: Oui.

M. Louis Plamondon: Cependant, je présume qu'à ce moment-là, on imposait aux compagnies ce qu'on appelle des prix plafonds étant donné qu'on leur fournissait les wagons. Y avait-il un contrôle gouvernemental des prix?

Mme Kristine Burr: Il y a une limite quant aux revenus totaux des chemins de fer.

M. Louis Plamondon: Puisque le gouvernement possédait les wagons, il avait donc un certain contrôle et pouvait, jusqu'à un certain point, dicter les prix maximums que les compagnies privées

pouvaient exiger pour transporter le grain ou les autres matières en vrac.

Est-ce que le fait de vendre ou de donner les wagons à l'entreprise privée n'aurait pas un effet contraire? Peut-on dire que puisque le gouvernement ne touchera dorénavant plus à cela, il ne pourra plus contrôler les prix ou imposer des prix?

• (1140)

Mme Kristine Burr: Le prix des wagons pourrait affecter le coût du transport des grains à l'avenir, parce qu'il faudrait changer la limite des revenus de manière à refléter le coût des wagons. Toutefois, si on donne ces wagons ou qu'on les vend à un prix moins élevé, l'incidence sur les frais de transport des grains sera moins prononcée.

M. Louis Plamondon: Oui, mais l'incidence serait temporaire. Je suis convaincu qu'après deux, trois ou quatre ans, les compagnies qui auront acquis les wagons oublieront qu'elles les ont obtenus gratuitement. Elles exigeront le prix du marché, le prix concurrentiel, et le fait que le gouvernement leur a fourni les wagons à bon prix n'aura plus d'incidence sur leurs prix.

Mme Kristine Burr: Il s'agit de l'une des considérations. Nous étudions toutes les options.

M. Louis Plamondon: Tout à l'heure, vous avez parlé d'une étude comparative que vous aviez faite de vos wagons et d'autres wagons qu'il y a dans l'entreprise privée. Vous avez constaté que les wagons fournis par le gouvernement étaient généralement en meilleur état que les autres wagons. Quand on remet les wagons à l'entreprise privée, n'y a-t-il pas un risque que cette dernière les entretienne moins bien, comme vous l'avez démontré lors de votre vérification? Est-ce que la sécurité du transport ne pourrait pas être compromise par un mauvais entretien des wagons, qui risquerait d'entraîner un plus grand nombre d'accidents?

Mme Kristine Burr: En vertu de la loi, les chemins de fer ont l'obligation d'offrir les services, ce qui comprend la disponibilité des wagons et la qualité de l'entretien.

M. Louis Plamondon: Lorsque le gouvernement possède des wagons, il a son mot à dire. Je suppose qu'il peut obliger les compagnies à assurer le transport dans des régions du pays où cela est moins rentable. Si le gouvernement cède tous ses wagons, est-ce que les compagnies privées ne diront pas, au bout de deux, trois ou quatre ans, qu'il n'est pas rentable de faire ce genre de transport dans telle partie du pays, qu'elles abandonnent ce transport et que les gens devront se débrouiller pour effectuer le transport par camion ou autrement? Ainsi, le seul principe qu'elles respecteront sera celui de la rentabilité, cela sans se soucier du bien commun et des intérêts des personnes qui se fiaient à un service parce que le gouvernement intervenait.

Mme Kristine Burr: Nous avons vu plusieurs changements dans le domaine du transport des grains pendant les dernières décennies. Présentement, il y a des régions où on transporte plus de grains par camion que par train. Dans la plupart des cas, cela fonctionne assez bien. Les compagnies céréalières paient pour encourager les producteurs à aller à certains élevateurs. Il y a toujours des tensions comme celles-là dans le secteur du transport des grains. Le transport des grains occupe une grande place dans la planification d'affaires des deux chemins de fer. J'imagine qu'on aura toujours intérêt à donner le service dans toutes les régions, mais il y a aura peut-être quelques ajustements à faire dans certaines petites régions, où le transport sera effectué par les camionneurs plutôt que par les chemins de fer.

Au cours des dernières années, on a vu s'établir des chemins de fer sur courtes distances, qui remplacent parfois les grandes compagnies ferroviaires parce qu'ils peuvent offrir un service plus approprié aux besoins des expéditeurs, à moindre coût.

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Plamondon.

Je donne la parole à M. Easter pour sept minutes.

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

Ma première question s'adresse à M. Thurston. Au sujet du plafond des revenus, vous avez dit que le grain est la seule marchandise transportée par les chemins de fer assujettie à un plafond, ce qui laisse entendre que le plafond est maintenu à un bas niveau.

Pouvez-vous nous dire quel est le rendement du capital garanti aux chemins de fer en vertu du plafond? Quel est le chiffre?

• (1145)

M. Neil Thurston: Je ne crois pas qu'il y ait de montant garanti aux chemins de fer. Comme je l'ai dit, le plafond est basé sur les coûts de 1992 et a été établi il y a 12 ans.

L'hon. Wayne Easter: Si mes souvenirs sont bons, en 1992, les chemins de fer s'attendaient à un rendement sur le capital de 20 p. 100 environ.

M. Neil Thurston: C'est juste.

L'hon. Wayne Easter: Le rendement du capital d'une exploitation agricole, monsieur le président, est considérablement moindre.

Là où je veux en venir, c'est que les chemins de fer sont très prospères sous le régime de ce plafond. Je pense que c'est un argument qu'il faut rappeler. Si on pouvait tous nous assurer un rendement du capital de 20 p. 100, nous serions aux anges. Ajoutez à cela que depuis plusieurs années, on dirait, les chemins de fer... Votre chiffre de 4 329 \$ est pour l'entretien. Je crois comprendre que les chemins de fer contestent ce chiffre ou vont le faire. Mais vous remontez à 1984... Si ce sont là les chiffres—et je sais que vous êtes en train de vous renseigner—est-ce que les chiffres vont être rendus publics ou sont-ils protégés pour des raisons commerciales?

M. Neil Thurston: Nous allons fournir le chiffre à Transports Canada. C'est le ministère qui nous a commandé le travail. J'imagine que c'est à Transports Canada de décider ce qu'il en fera. La loi nous oblige à fournir de l'information confidentielle au ministère lorsqu'il nous en fait la demande mais c'est lui qui décide si elle doit être rendue publique.

L'hon. Wayne Easter: Je comprends.

Si vous remontez à 1984, et si votre chiffre de 4 329 \$ est juste et que les coûts d'entretien sont autour de 1 500 \$, j'en déduis que depuis cette date, les chemins de fer ont perçu à peu près un milliard de dollars en trop. Quand ce nouveau système de transport a été créé, les gains d'efficacité étaient censés être répercutés sur les producteurs. On s'aperçoit bien que cela n'a pas été le cas.

J'ai une question à Mme Burr. Dans votre allocution, si j'ai bien compris, vous dites avoir fait une étude de faisabilité de la proposition de la FRCC en fonction d'un certain nombre de critères que vous avez énumérés. Quand la FRCC a comparu devant nous, elle nous a dit que sa proposition répondait aux critères. Est-ce vrai d'après les études que vous avez faites?

Mme Kristine Burr: Nous avons passé beaucoup de temps avec la FRCC pendant plusieurs mois. Nous sommes toujours en

discussion avec elle au sujet de son acte constitutif, mais dans l'ensemble le projet nous semble très bon.

L'hon. Wayne Easter: Elle a un plan d'entreprise en bonne et due forme, si j'ai bien compris. C'est juste?

Mme Kristine Burr: Oui.

L'hon. Wayne Easter: Et qu'en est-il des chemins de fer? Leur proposition comprend-elle un plan d'entreprise en bonne et due forme? Quelqu'un a dit qu'il y a trois propositions sur la table, l'une venant de la FRCC et les autres des chemins de fer. Vous ont-ils fourni un plan d'entreprise en bonne et due forme à examiner?

Mme Kristine Burr: Je vais demander à Mme Borges de répondre à la question.

Mme Helena Borges (directrice générale intérimaire, Politiques de transport terrestre, ministère des Transports): Les chemins de fer nous ont fourni une proposition. Dans un cas, il s'agit d'une lettre confidentielle indiquant le prix et les conditions qu'ils accepteraient; l'autre est essentiellement une variante de l'entente actuelle relative aux wagons. Il s'agirait essentiellement d'une modification de cette entente.

L'hon. Wayne Easter: Les chemins de fer ne vous ont donc pas vraiment communiqué de plan d'entreprise en bonne et due forme, comme l'a fait la FRCC. Ils ont mis sur la table une proposition ou des options, mais pas de plan d'entreprise.

Mme Helena Borges: Effectivement.

L'hon. Wayne Easter: D'accord, merci.

Mme Burr a dit que 23 organisations, je crois, avaient réagi à cette idée. De la façon dont je vois les choses—et nous nous penchons sur cette question depuis huit ans à peu près, monsieur le président—il y a une proposition de la FRCC qui est sur la table depuis presque autant de temps; elle a été examinée sous toutes les coutures, elle est jugée solide et tout d'un coup apparaît ce qui me semble presque être un lobby de chemins de fer et de compagnies de grain qui critiquent la position de la FRCC et lancent quantité de questions, sans mettre sur la table leurs propres propositions que d'autres pourraient examiner d'un oeil critique et poser des questions. Je n'ai pas vu leurs propositions. Ils ont comparu devant le comité et j'ai écouté ce qu'ils avaient à dire, mais ils ne nous ont pas donné de plan d'entreprise en bonne et due forme, comme c'est le cas de la FRCC.

• (1150)

Mme Kristine Burr: Monsieur le président, si vous me permettez de répondre, je ne veux pas laisser planer de malentendu. Le projet de la FRCC s'est bonifié depuis que nous avons été mis au courant de son intérêt; la coalition sera la première à admettre, je crois, que son plan d'aujourd'hui est meilleur que celui qu'elle avait en 1996 ou 1997. Je ne voudrais pas vous laisser penser à tort qu'il s'agit toujours du même plan.

L'hon. Wayne Easter: Je me félicite que le plan se soit bonifié et qu'il est meilleur qu'il était au début.

L'autre question que je voulais poser...

Le président: Faites vite, monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Les chemins de fer, CN et CP tous les deux, ont contesté les estimations de l'OTC au sujet de l'indemnisation pour les wagons du gouvernement dans le plafond des revenus; ils s'y sont opposés, monsieur Thurston.

Transports Canada est-il aussi d'avis que le chiffre incorporé de 4 329 \$ est trop élevé, ou le juge-t-il à peu près juste?

Mme Kristine Burr: Nous avons demandé à l'Office de faire du travail pour nous. Nous attendons toujours le rapport final et je ne peux donc pas vous répondre de façon éclairée.

L'hon. Wayne Easter: Si je pose la question, c'est que si la FRCC a raison dans sa proposition—et elle a dit devant le comité qu'elle a beaucoup fouillé pour établir le coût d'entretien et elle nous assure qu'elle n'imposera pas de prix abusifs et que les économies seront répercutées aux agriculteurs—je pense que ce chiffre est essentiel si l'on veut s'assurer, à partir des décisions que nous faisons ici et que vous prenez, que les producteurs tirent un certain avantage des changements proposés.

Mme Kristine Burr: Oui, je suis d'accord, monsieur le président, c'est l'un des éléments essentiels de toute la proposition. J'ajouterais seulement, si vous le permettez, que nous voulons tout autant nous assurer que l'estimation du coût d'entretien par la FRCC est juste—pas seulement en ce qui concerne l'entretien proprement dit, mais aussi la façon dont les wagons seraient retirés du parc pour être réparés puis y être réintégrés. Elle a des idées pleines d'imagination mais nous estimons avoir encore du travail de diligence raisonnable à faire.

Le président: Merci, monsieur Fraser et madame Burr.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Merci. Vous avez dit qu'il n'y avait plus actuellement que 12 400 wagons et que 800 ont été perdus à cause d'accidents. Je suis curieuse. Ces wagons étaient-ils assurés et le gouvernement a-t-il été indemnisé pour ces pertes?

Mme Helena Borges: Un wagon accidenté qui ne peut être réparé est vendu à la ferraille et nous touchons la valeur de la vente à la ferraille.

Mme Bev Desjarlais: N'y a-t-il pas d'autres formes d'assurance, comme c'est le cas normalement pour un véhicule, par exemple?

Mme Helena Borges: Non, le gouvernement fédéral n'assure aucun de ses éléments d'actif.

Mme Bev Desjarlais: Ne serait-ce que par curiosité, alors, parce qu'il me semble que lorsqu'un wagon est perdu, vous aurez sans doute à le remplacer, j'aimerais savoir ce que rapporte la vente à la ferraille et si la somme est investie dans le parc de wagons-trémies.

Je ne vous demande pas la réponse aujourd'hui; je suis simplement curieuse.

Les chemins de fer paient des droits lorsque les wagons qui transportent le grain de l'Ouest sortent de leur territoire habituel. Combien de fois cela se produit-il et combien cela rapporte-t-il? Avez-vous des chiffres?

• (1155)

Mme Kristine Burr: Nous avons un bureau à Winnipeg. Un service surveille les autres usages qui sont faits des wagons. C'est surveillé de très près. Nous faisons aussi une vérification après-coup pour nous assurer que tout est exact.

Le ministère touche effectivement des recettes considérables chaque année. Elles seront versées au Trésor, si bien que le ministère n'en profite pas. Cela va directement aux comptes de l'État.

Mme Bev Desjarlais: Je serais curieuse de connaître ces chiffres. On se demande si le programme des wagons-trémies profite aux producteurs et j'aimerais donc savoir exactement quelles sont ces sommes.

Mme Helena Borges: En moyenne, cela varie entre 10 et 15 millions de dollars par année. Cela dépend du tarif commercial, car c'est ainsi que les autres recettes sont calculées.

Mme Bev Desjarlais: Les inspections de sécurité des wagons sont-elles systématiques ou aléatoires?

Mme Helena Borges: Aléatoires : sur 1 200 wagons à peu près.

Mme Bev Desjarlais: Donc à peu près 10 p. 100 des wagons.

Mme Helena Borges: À peu près 10 p. 100, oui.

Mme Bev Desjarlais: Je devrais sans doute poser la question à l'OTC mais si quelqu'un connaît la réponse, j'aimerais l'entendre.

Si les chemins de fer devaient acheter... Mettons pour les besoins de la discussion que les wagons vont à la FRCC et que les chemins de fer disent : « Nous n'allons pas louer les wagons de la coalition mais plutôt acheter les nôtres ». Serait-elle obligée de laisser circuler les wagons de la FRCC sur leur ligne? Est-ce que cela causerait un problème?

Mme Kristine Burr: J'imagine que cela devrait faire l'objet de négociations entre les chemins de fer et la FRCC.

J'ai dit dans ma déclaration qu'il faudrait veiller à ce que la transition soit ordonnée. Quantité de problèmes de ce genre devront être examinés, car il faudra évidemment une entente quelconque, ne serait-ce que du point de vue commercial, pour que les deux parties puissent opérer.

Mme Bev Desjarlais: Et l'OTC ne peut pas intervenir dans ce cas?

M. Neil Thurston: Je pense que nous pourrions intervenir seulement après coup. Si la FRCC avait des difficultés à avoir accès à certaines lignes ferroviaires, elle pourrait sans doute porter plainte auprès de l'Office en vertu des dispositions de la loi et nous examinerions le problème sous cet angle.

Mme Bev Desjarlais: Il existe déjà d'autres entreprises qui ont des wagons sur ces lignes. Les compagnies ferroviaires ont dit qu'il serait difficile de faire circuler les wagons loués à la FRCC sur ces lignes ferroviaires, pour toutes sortes de raisons. Mais c'est le cas pour les wagons d'autres entreprises, n'est-ce pas?

Mme Helena Borges: Les compagnies ferroviaires exploitent les wagons. Elles les louent auprès d'autres entités, elles sont propriétaires de certains d'entre eux et elles ont nos wagons de même que ceux d'autres gouvernements, mais ce sont les compagnies ferroviaires qui exploitent tous ces wagons. Il n'y a pas de société de location particulière qui gère les wagons-trémies utilisés pour le grain; ce sont les sociétés de chemin de fer.

Mme Bev Desjarlais: Les sociétés de chemin de fer.

Mme Kristine Burr: C'est probablement l'un des éléments clés de tout ce dilemme, car tant que la FRCC voudra fonctionner comme une compagnie de crédit-bail, la question n'aura probablement aucune importance. Ce qui compte, c'est la mesure dans laquelle on fait suffisamment confiance au système pour fonctionner de façon satisfaisante pour toutes parties concernées.

Mme Bev Desjarlais: Une simple précision : le plafond de revenus n'est pas fondé uniquement sur les frais d'entretien. On ne peut donc pas dire que le revenu est de tant, et l'entretien, tant. Cela m'intrigue. Je trouve vraiment très curieux qu'on ne puisse pas avoir un montant absolu de frais d'entretien.

Vous êtes tous des experts; vous vous occupez de cela depuis des années. Savez-vous à combien s'élève ces coûts d'entretien? On ne veut pas nous le dire, ou est-ce que c'est que personne ne le sait?

Mme Kristine Burr: Je vais laisser Neil répondre à cette question.

M. Neil Thurston: Eh bien, c'est ce que nous sommes en train de faire. Le ministère des Transports nous a demandé une estimation des coûts d'entretien actuels, et nous...

Mme Bev Desjarlais: Je ne vous parle pas d'estimation.

M. Neil Thurston: Non, non, mais pour l'instant, les sociétés ferroviaires ne nous ont pas fourni les renseignements précis nécessaires pour déterminer exactement le coût, comme nous l'avions fait en 1992. En 1992, nous étions mandatés pour calculer les coûts exacts du transport du grain de l'Ouest pour les compagnies ferroviaires. C'était dans le contexte de la LTGO.

Nous ne faisons plus cette étude des coûts tous les quatre ans. Les sociétés de chemin de fer peuvent fixer les taux en fonction de leurs négociations commerciales. Nous établissons un plafond et le revenu tiré de ces taux ne doit pas dépasser ce plafond. Nous ne réglémentons pas les tarifs, donc nous ne nous occupons pas vraiment des coûts d'exploitation des compagnies ferroviaires. Nous pouvons vous donner une estimation approximative du coût d'entretien de ces wagons-trémies à partir d'information dont nous disposons pour déterminer d'autres coûts.

Je ne veux pas vous entraîner trop dans le détail technique, mais disons que nous avons certaines informations et que nous pensons avoir une idée précise des coûts d'entretien actuels, mais sans pouvoir faire cela avec autant précision qu'il y a 10 ou 12 ans. C'est le gouvernement qui a choisi délibérément de ne plus le faire.

•(1200)

Mme Bev Desjarlais: Vous avez mentionné le chiffre magique de 1992. Quel était le coût avant 1992?

M. Neil Thurston: En 1992, le coût d'entretien d'un wagon-trémie était de 5 230 \$. C'est ce qu'avait révélé l'examen des coûts et ce montant a baissé puisqu'il est évalué à 4 329 \$ aux fins du plafond de revenus.

Mme Bev Desjarlais: C'était le coût réel, 5 230 \$?

M. Neil Thurston: C'était le coût réel de l'entretien du parc de wagons-trémies en 1992.

Mme Bev Desjarlais: Merci.

Le président: Nous allons en rester là.

Nous allons passer à notre second tour de table, et je vais donner la parole à M. Miller, du Parti conservateur, pour cinq minutes. Ensuite nous concluons cette discussion avec les représentants du ministère des Transports et nos amis de l'Office des transports et nous passerons au tour suivant.

Vous avez donc cinq minutes, monsieur Miller.

Nous allons alterner normalement pour le second tour, donc nous commencerons ensuite par les libéraux.

M. Larry Miller: Merci, monsieur le président.

Si ma quinte de toux me reprend, je passerai la parole à mes collègues.

Mes questions visent à savoir ce qui est le mieux pour le contribuable, mais je voudrais tout d'abord revenir sur une question ou une remarque formulée par M. Easter, à propos d'un plan d'entreprise des sociétés de chemins de fer. Si les autres compagnies ferroviaires voulaient en présenter un—puisque la FRCC a déjà présenté le sien—comment procéderaient-elles?

Mme Kristine Burr: Ce que nous prévoyons, c'est que le ministre en discute avec ses collègues du cabinet dans un avenir proche après avoir bien fait le tour de la question à Winnipeg en novembre et en avoir débattu avec divers intervenants à l'occasion de leur visite ici à Ottawa. Le ministre va en discuter, et s'il opte pour une formule d'aliénation, les parties auront tout loisir de venir présenter des positions beaucoup plus détaillées.

M. Larry Miller: Donc n'importe quelle partie peut soumettre une proposition à un moment donné.

J'ai l'impression qu'avec la FRCC—vous avez vous-même parlé de « confiance » il y a quelques instants—il y a un problème de manque de confiance. Pourriez-vous nous en parler un peu plus? On a l'impression qu'on ne peut pas leur faire confiance.

Mme Kristine Burr: Disons que dans le secteur des transports du grain, il y a toutes sortes de points de vue, et lors de la séance de novembre, j'ai dit que les opinions divergeaient beaucoup sur la meilleure formule pour les wagons-trémies et pour le système de transport du grain. La proposition de la FRCC s'écarte des pratiques courantes et je pense que le problème, c'est que les gens hésitent à se lancer dans quelque chose qui n'a pas été expérimenté auparavant.

M. Larry Miller: Merci.

Je voudrais revenir aux frais de location-bail. Dans la proposition de la FRCC, y a-t-il une proposition de frais annuels de location et ce genre de choses? Pouvez-vous nous en dire un peu plus?

Mme Helena Borges: La FRCC propose de faire payer des frais pour ses wagons-trémies qui correspondraient aux taux commerciaux moins 25 p. 100. Vous comprenez bien que les taux commerciaux fluctuent d'une année à l'autre, mais ce serait un peu moins. Pour les autres revenus, comme le disait Mme Desjarlais, ils appliqueraient le taux commercial à 100 p. 100.

•(1205)

M. Larry Miller: Vous dites : « un peu moins ».

Mme Helena Borges: Pour le transport du grain de l'Ouest, ce serait le taux commercial moins 25 p. 100.

M. Larry Miller: Dans la situation actuelle, si je comprends bien, c'est le gouvernement qui paie l'entretien des wagons.

Mme Kristine Burr: Non.

M. Larry Miller: Alors qui?

Mme Kristine Burr: C'est inclus dans le tarif de fret. Cela fait partie du tarif, et l'intérêt pour le gouvernement, globalement, c'est que les wagons soient là et que le réseau fonctionne. C'est pour cela qu'on a racheté les wagons au cours des années 70.

M. Larry Miller: Je vais revenir maintenant à une remarque que M. Thurston a faite il y a un petit moment. Je crois que j'ai noté un coût d'entretien de 5 200 \$ et quelques dollars pour 1992, et 4 300 \$ maintenant. C'est rare de voir un coût diminuer. C'est bien curieux. Il doit y avoir une explication logique.

M. Neil Thurston: Oui. Ce qui s'est passé dans le secteur ferroviaire—et les représentants des compagnies de chemins de fer pourront certainement vous en dire un peu plus—c'est qu'il y a eu des améliorations de productivité et qu'ils ont modifié la façon d'organiser leurs services, notamment au chapitre de l'entretien.

Il y a eu, par exemple, un gain de productivité pour les réparations de wagons qu'on remorquait auparavant. Jadis, on remorquait les wagons à l'atelier principal pour les réparer. Maintenant, on peut envoyer des camions de réparation pour faire le travail sur la place.

Il y a donc eu des gains de productivité qui ont entraîné une diminution des frais d'exploitation depuis 10 ou 12 ans.

M. Larry Miller: Ou à l'inverse, on pourrait dire qu'il y avait eu auparavant des années et des années de gaspillage et de mauvaise gestion de la part du gouvernement.

M. Neil Thurston: Je ne suis pas sûr de vous suivre là-dessus, car nous ne nous sommes jamais vraiment occupés de l'entretien des wagons-trémies du gouvernement et de ce genre de choses. Cela a toujours été la responsabilité des sociétés de chemins de fer.

Le président: C'est fini.

Merci beaucoup d'être venu ce matin. Nous pourrions manifestement continuer encore très longtemps.

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je voudrais une précision sur quelque chose qu'on a dite tout à l'heure. Cela pourrait déterminer d'autres questions plus tard.

Vous avez dit que les sociétés de chemins de fer ne payaient pas de frais de location actuellement. Est-ce exact? Il me semble que c'est ce que vous avez dit.

Combien leur coûte l'exploitation des wagons? Elles payent l'entretien. Est-ce que c'est le seul coût pour ces sociétés?

Mme Helena Borges: Elles payent tous les frais d'exploitation des wagons, mais elles n'ont pas de frais de location.

M. David Anderson: Elles n'ont pas de coût de location annuelle. Bon, merci.

Le président: Merci pour cette précision. J'espère que nous pourrions bientôt régler cette question et passer à un nouveau chapitre du transport du grain au Canada.

Pendant que vous quittez la salle, je vais inviter les membres du groupe suivant à prendre place à la table. En attendant, nous allons faire une petite pause.

• _____ (Pause) _____
•

Le président : Nous allons maintenant accueillir les représentants de la Commission canadienne du blé. Ils sont deux : M. Ward Weisensel, administrateur en chef des opérations, et Ian McCreary, administrateur du District 6.

Qui va commencer?

Monsieur McCreary.

• (1210)

M. Ian McCreary (administrateur, District 6, Commission canadienne du blé): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je vous remercie de donner la parole à la Commission canadienne du blé.

Comme le président l'a dit, je m'appelle Ian McCreary. Je suis producteur de céréales et de bétail dans le petit village de Bladworth, dans le centre de la Saskatchewan. Je suis agriculteur et membre du conseil d'administration de la CCB.

Précisons que la Commission canadienne du blé est maintenant un office de mise en marché gouverné par les agriculteurs, puisque 10 des 15 membres du conseil d'administration sont des agriculteurs élus. Chaque agriculteur élu au conseil doit avoir obtenu au moins 50 p. 100 d'appui dans la circonscription qu'il représente. Puisque nous sommes dans les derniers jours d'une campagne électorale, je peux vous assurer que ces campagnes sont rigoureuses.

Je suis accompagné aujourd'hui, comme vous l'avez dit, de Ward Weisensel. Ward est notre chef de l'exploitation. Et je peux vous assurer qu'en plus d'être un administrateur hors pair et un gars brillant, Ward a ses racines en Saskatchewan et c'est le genre de personne que nous, les producteurs, sommes fiers d'avoir dans notre équipe.

La Commission canadienne du blé commercialise du blé et de l'orge à l'exportation et pour la consommation humaine au Canada pour le compte de quelque 75 000 agriculteurs de l'Ouest canadien. Notre tâche consiste à obtenir le meilleur rendement possible sur les ventes de grain, au profit des producteurs de l'Ouest. Nous expédions bon an mal an entre 18 et 22 millions de tonnes de céréales à partir de la région des Prairies.

Nous avons ajouté à notre document deux cartes qui pourront être utiles au comité. Je crois que c'est important, car ces cartes présentent bien les défis que nous avons au Canada puisque, comparativement aux autres, nous sommes le pays le plus éloigné des marchés de base des céréales, et que ces cartes montrent bien aussi à quel point nous avons diversifié nos marchés grâce à ce guichet unique. Je crois que les Canadiens peuvent être fiers de cette réalisation, mais qu'ils doivent aussi être bien conscients des défis qu'entraîne cette situation économique.

À la base, il y a deux éléments essentiels. D'une part, le transport représente la plus grande part de nos frais pour acheminer les céréales du champ à l'assiette du consommateur. Dans mon cas, pour le blé simplement, je vais devoir cette année payer environ 20 000 \$ simplement en frais de transport ferroviaire pour amener mes céréales à un port d'exportation.

Un réseau de transport efficace, accessible et abordable est donc un élément essentiel de la prospérité de l'économie agricole de l'Ouest canadien. En conséquence, les agriculteurs et la Commission canadienne du blé, à titre d'agence de mise en marché du blé et de l'orge, ont donc un intérêt de première main dans le réseau de manutention et de transport du grain. Nous estimons que tous les changements apportés à ce réseau doivent tenir compte des intérêts des agriculteurs. Or, les modifications proposées au statut du parc fédéral de wagons-trémies pourraient avoir des répercussions sur les agriculteurs, d'une part sur le plan de la disponibilité des wagons et d'autre part sur le plan des tarifs ferroviaires.

La CCB appuie la proposition de la Farmer Rail Car Coalition d'acheter et de gérer le parc fédéral de wagons-trémies pour une somme modique, car la Coalition a l'intention de garder et de remplacer les wagons sans que cela n'occasionne de frais supplémentaires aux agriculteurs.

Cette proposition contraste avec la position des chemins de fer qui sont favorables à un processus d'appel d'offres strictement commercial pour le transfert de propriété des wagons-trémies. Cette façon de faire donnerait aux chemins de fer un net avantage, car leur soumission l'emporterait sur celles des autres parties intéressées dans la mesure où ils pourraient ensuite répercuter le coût d'achat des wagons-trémies sur les agriculteurs par le biais d'une hausse des tarifs-marchandises. Le plafond imposé aux revenus de transport ferroviaire prévoit cette éventualité, qui est clairement précisée dans la partie de la LTC consacrée au plafond des revenus.

Les agriculteurs seraient donc clairement perdants si le gouvernement fédéral se départissait de ses wagons-trémies dans le cadre d'un appel d'offres auquel participeraient les sociétés de chemin de fer. Je vous rappelle qu'en 1996, les agriculteurs ont catégoriquement rejeté des propositions similaires avancées par les chemins de fer au sujet des wagons-trémies.

● (1215)

Pour parler de l'avenir, j'aimerais aborder brièvement trois points. Le parc actuel de wagons-trémies va devoir être remplacé à un moment donné. La Farmer Rail Car Coalition a prévu cela dans son plan d'affaires. Elle propose de procéder à ce remplacement sans accroître les coûts imputables aux agriculteurs.

Les propositions des chemins de fer sont beaucoup plus vagues en ce qui a trait au remplacement du parc, ce qui amène la CCB à soulever deux questions préoccupantes. Premièrement, l'impact possible de ce remplacement de wagons sur les tarifs-marchandises imposés aux agriculteurs est nébuleux. Deuxièmement, la CCB se demande jusqu'à quel point les sociétés ferroviaires sont résolues à remplacer le parc actuel.

Si le gouvernement a fait l'acquisition de wagons-trémies en premier lieu, c'était parce que le matériel roulant était passablement détérioré et que le parc de wagons était insuffisant à l'époque. Il ne faut surtout pas permettre que l'histoire se répète. Tout transfert de propriété des wagons-trémies doit comprendre un plan visant à assurer que les agriculteurs de l'Ouest canadien disposent d'un nombre suffisant de wagons à l'avenir.

La FRCC propose de maintenir les dispositions actuelles en ce qui a trait à la location des wagons de chemin de fer pour une période de deux ou trois ans après le transfert des wagons-trémies. Il est important que le comité reconnaisse la complexité d'une perspective à longue échéance, compte tenu de l'évolution aléatoire des politiques en matière de transport ferroviaire. Nous avons pris note de l'annonce selon laquelle, en dépit des pressions croissantes exercées sur son réseau, CP Rail n'envisagera pas de nouveaux

investissements dans son infrastructure avant de savoir avec certitude comment évoluera le cadre de réglementation du transport.

Du point de vue des agriculteurs, je dois dire qu'à notre avis les changements à cette réglementation sont non seulement nécessaires mais inévitables pour créer un climat de meilleure concurrence pour l'accès aux wagons.

Les chemins de fer ont émis des réserves quant à la participation d'une tierce partie dans le réseau ferroviaire, advenant que les wagons-trémies soient transférés à la FRCC. Ils soutiennent que cela accentuerait l'incertitude pour les expéditeurs et pour eux-mêmes. Toutefois, les chemins de fer louent déjà des wagons de tierces parties comme General Electric, GATX et Procor. Et de toute évidence, la location de matériel auprès de tierces parties n'est pas une situation unique aux chemins de fer.

Le coût d'entretien des wagons-trémies est un important point relié au transfert du parc. L'Office des transports du Canada a conclu récemment que l'entretien des wagons-trémies donnait lieu à une provision de 4 329 \$ par wagon et par année, et vous venez d'entendre les représentants de l'Office, dont nous respectons profondément le point de vue sur la question, donc je m'avance ici en terrain délicat. Ce montant fait partie du calcul du plafond de revenus auquel sont soumis les chemins de fer. La FRCC conteste ce chiffre et soutient que les coûts d'entretien représentent en fait autour de 1 500 \$ par année. Quel que soit l'impact de la question sur le transfert de propriété des wagons, il faudrait examiner en détail le rapport des coûts d'entretien avec le plafond des revenus, afin de s'assurer que les agriculteurs ne paient pas plus que la valeur réelle des travaux d'entretien effectués.

En conclusion, nous estimons que la seule option de cession du parc de wagons-trémies compatible avec une réduction des coûts au profit des agriculteurs est la proposition que présente la Farmer Rail Car Coalition. Les autres formules de cession proposées ou envisagées se traduiraient par des hausses de coûts considérables pour les agriculteurs sans avantages en contrepartie. En substance, les agriculteurs paieraient un actif qui appartiendrait à une autre entité. C'est tout aussi inacceptable aujourd'hui qu'il y a huit ans, la dernière fois que cette question a été publiquement débattue.

Encore une fois, monsieur le président, je vous remercie de nous accueillir et j'attends avec impatience nos échanges au cours de la période des questions.

● (1220)

Le président: Merci beaucoup, monsieur McCreary.

Nous passons maintenant à des tours de cinq minutes dans l'ordre prévu pour le deuxième tour de table, en commençant par M. Kilgour.

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

Si je comprends bien, vous avez l'appui de la Commission du blé pour ce que vous dites.

M. Ian McCreary: Oui.

L'hon. David Kilgour: Bon. Vous êtes de la Saskatchewan; vous devez donc avoir une grosse exploitation. On nous a dit lors d'une conférence il n'y a pas bien longtemps que la ferme moyenne en Saskatchewan perdait quelque chose comme 20 000 \$ actuellement, ou l'an dernier. Je ne sais plus de quelle période il s'agissait, mais est-ce que ce chiffre vous paraît raisonnable?

M. Ian McCreary: Excusez-moi, combien dites-vous?

L'hon. David Kilgour: Les exploitations de la Saskatchewan perdaient environ 20 000 \$ cette année ou l'année dernière, ou peut-être même les deux.

M. Ian McCreary: On a dit que cette année, c'était un peu comme si les agriculteurs avaient perdu un billet de loterie. Le gel du 20 août a eu des conséquences dévastatrices partout en Saskatchewan, et plus particulièrement dans ma région. Cette année a été catastrophique.

L'hon. David Kilgour: Tout cela pour dire que nous souhaitons ce qu'il y a de mieux pour les agriculteurs—pas pour les chemins de fer, la Commission du blé ou n'importe qui d'autre.

Pouvez-vous me dire d'où vient ce chiffre? Je crois que ce montant de 4 329 \$ est purement fictif. Pouvez-vous nous expliquer, à nous qui sommes des profanes, comment l'OTC est arrivé à ce chiffre?

M. Ian McCreary: Je peux vous donner ma propre interprétation. Je crois que c'est le plafond des revenus, qui a été établi à partir de la structure des tarifs ferroviaires réglementés, en fonction des examens quadriennaux des coûts intégrant toutes les composantes, qui a déterminé toutes les composantes d'exploitation des chemins de fer, dont le coût. Tous ces éléments ont été ensuite ajustés en fonction de l'inflation. Les deux experts que vous venez d'entendre comprennent peut-être mieux la situation, mais ces 4 329 \$ correspondent au montant prévu pour l'entretien des wagons.

L'hon. David Kilgour: Je trouve tout de même que c'est un montant complètement arbitraire. Ces 4 329 \$, c'est de la plus haute fantaisie, non?

M. Ian McCreary: Le problème, c'est que le plafond des revenus correspond en gros au taux de fret que nous payons. La seule chose qui n'est pas complètement fantaisiste, c'est que cela fait partie des 20 000 \$ que je suis obligé de payer chaque année aux chemins de fer.

Les chiffres véritables que nous avons examinés comportent deux éléments. Premièrement, si vous prenez le marché de la location de wagons, vous constaterez que la différence entre la valeur de location des wagons dont le bail prévoit l'entretien et celle des wagons qui sont fournis aux transporteurs sans entretien représente environ 1 500 \$ par an, ou même moins que cela. Cela semblerait donc confirmer plus ou moins le coût réel tel que l'affirme la Farmer Rail Car Coalition. Mais naturellement, quand on ajoute tous les éléments du plafond de revenus, ce sont des montants que les agriculteurs doivent payer tous les ans, donc en un certain sens ce sont des coûts réels.

L'hon. David Kilgour: Comment la FRCC arrive-t-elle à ce montant de 1 500 \$ par an? D'après vous, comment?

M. Ian McCreary: Nous pensons qu'il y a deux choses. D'une part, ils ont enquêté auprès des entreprises qui assurent l'entretien des wagons des transporteurs aussi bien que des compagnies de location-bail, et ils ont obtenu un chiffre d'environ 1 500 \$ par an. Deuxièmement, ce qu'ils ont fait, et que nous avons d'ailleurs fait nous-mêmes, c'est qu'ils ont pris la différence entre le coût de location d'un wagon entretien compris et le coût de location hors entretien. Si vous partez du principe que ces marchés sont relativement compétitifs, vous avez une assez bonne indication des coûts de base. Or, la différence entre ces deux tarifs de location est grosso modo légèrement inférieure à 1 500 \$ par wagon.

• (1225)

L'hon. David Kilgour: Vous trouvez que ce chiffre de 1 500 \$ est réaliste?

M. Ian McCreary: Oui, je crois que c'est un chiffre approximatif qui leur laisse une certaine marge de manoeuvre. L'écart mentionné était d'environ 80 \$ américains par wagon et par mois. Si vous prenez la différence entre ces deux tarifs de location, soit environ 1 200 \$ ou 1 300 \$ canadiens par wagon et par an, cela veut dire qu'il leur reste à peu près 200 \$ pour faire le travail nécessaire sur les barrières et les trappes.

Le président: Monsieur Lapierre, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Réal Lapierre (Lévis—Bellechasse, BQ): Vous m'excuserez, mais je m'occupe de ce dossier au pied levé. Quoi qu'il en soit, j'ai vu que parmi les trois acquéreurs potentiels, il y avait une coopérative. Je n'ai pas besoin de vous rappeler qu'au Québec, le modèle coopératif nous est familier.

Si cette coopérative devenait l'acquéreur, pourrait-on garantir au Québec que cela lui serait plus bénéfique que si on choisissait l'une des deux autres compagnies qui sont dans le collimateur?

[Traduction]

M. Ian McCreary: Faisant partie de la Commission canadienne du blé, qui connaît plus particulièrement les quatre provinces de l'Ouest, j'hésiterais à être trop catégorique sur les répercussions possibles sur le Québec. Pour autant que je sache, les options présentées auraient un effet neutre en ce qui concerne le Québec. Je crois que ce serait assez neutre, surtout pour les producteurs du Québec.

[Français]

M. Réal Lapierre: Cela n'aurait pas d'effet.

[Traduction]

M. Ian McCreary: Je ne sais pas quels seraient les effets.

M. Ward Weisensel (administrateur en chef des opérations, Commission canadienne du blé): Si vous permettez, j'aimerais simplement ajouter ceci. En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, les compagnies ferroviaires doivent s'acquitter de certaines obligations de service, en tant que transporteurs publics. Or, ce dont nous parlons aujourd'hui ne modifierait en rien cela; les compagnies conserveraient l'obligation de desservir ce milieu au Québec.

[Français]

M. Réal Lapierre: Vous croyez que lors des périodes de récolte, le transport se fera autant du côté des producteurs de l'Ouest que de celui des producteurs du Québec, et que cela ne créera pas de problèmes particuliers.

[Traduction]

M. Ian McCreary: Nous ne prévoyons aucun nouveau problème. En tant que producteurs au Québec et en Saskatchewan, nous n'ignorons pas qu'il importe de conserver dans la *Loi sur les transports au Canada* certaines des autres dispositions mentionnées ce matin. D'ailleurs, je crois que les agriculteurs de partout au pays ont les mêmes préoccupations au sujet des dispositions portant sur le service. De toute manière, je ne pense pas que ces dernières seraient touchées par la cession du parc de wagons-trémies désigné.

[Français]

M. Réal Lapierre: Étant donné l'importance de sa population, le Québec a possiblement payé le quart du prix des wagons. S'ils étaient vendus, quelle part le Québec pourrait-il recevoir, puisqu'il a certainement une partie de ces wagons? Il faudra que nous y trouvions notre compte un jour.

[Traduction]

M. Ian McCreary: Je connais peu la demande de service de transport au Québec. Je crois savoir cependant qu'elle y est bien moindre, du fait qu'il y a là moins d'activité liée au commerce des grains. Il ne fait aucun doute que la demande la plus forte demeurera dans l'ouest du Canada et, à mon avis, la situation demeurera à peu près la même qu'aujourd'hui, à savoir que les transporteurs ferroviaires loueront et utiliseront des wagons là où la demande sera la plus élevée.

• (1230)

M. Ward Weisensel: Encore une fois, si vous permettez, j'aimerais ajouter quelques remarques.

En fin de compte, le gouvernement devra prendre position par rapport à cette question. S'il décide de vendre les wagons sur une base commerciale, ce que Transports Canada a proposé aujourd'hui, les recettes de la vente seront versées dans les coffres de l'État, et c'est à lui qu'il incombera de décider ce qu'il en fera. Si on se range à la position de la Farmer Rail Car Coalition, qui parle d'une somme modique, il y aura moins de rentrées d'argent et, partant, moins de sommes à distribuer.

[Français]

M. Réal Lapierre: Merci. Vous avez répondu à ma question.

[Traduction]

Le président: Est-ce tout, monsieur Lapierre?

[Français]

M. Réal Lapierre: Oui.

[Traduction]

Le président: Nous allons maintenant donner la parole à M. Easter.

L'hon. Wayne Easter: Je vous remercie, monsieur le président.

Il y a vraiment trois questions. Premièrement, il faut se demander ce qui compte le plus pour la Commission canadienne du blé. En tant qu'agence, votre fonction est d'offrir un service unique de vente et de commercialisation afin d'obtenir le maximum de bénéfices pour les producteurs primaires. Justement, le transport est certainement un aspect essentiel de la commercialisation, surtout lorsqu'on tient compte du fait qu'en moyenne, le producteur se trouve à 900 milles de la côte. Aucun autre pays n'est aussi désavantagé sur ce plan, et à cela s'ajoute le fait que dans la plupart des cas, il n'y a pas de transport concurrentiel possible, c'est-à-dire par camion. Ce qui importe donc à vos yeux, sans doute, c'est le système d'attribution des wagons ferroviaires et la façon d'acheminer votre produit vers les ports de mer. Par conséquent, la première question qu'il faut se poser est de savoir si la proposition de la FRCC modifiera cette répartition.

Deuxièmement, on a déjà parlé en comité de l'effet possible de la proposition de la FRCC sur le commerce. Est-ce que d'après vous cet effet serait négatif ou positif pour le commerce du Canada?

Je vais en rester là, monsieur le président, et s'il y a suffisamment de temps, je poserai une troisième question.

M. Ian McCreary: Je vous remercie.

J'aborderai brièvement le sujet de l'attribution et de la répartition des wagons, puis je demanderai à Ward de parler du commerce.

Nous pensons qu'on ne modifiera nullement les procédures actuelles de répartition des wagons. Si la Farmer Rail Car Coalition devient l'acquéreur du parc, elle deviendra une société de crédit-bail. À l'heure actuelle, les wagons sont attribués en fonction de la destination des céréales demandée par les agriculteurs. Lorsque ces

derniers sont devenus administrateurs de la Commission canadienne du blé, l'organisme a commencé à mieux refléter leurs besoins et s'est mué en mécanisme plus commercial, conçu et administré en fonction de leurs choix en matière de commerce. Cette transparence a coexisté avec les 25 p. 100 que nous soumissionnons.

Que les compagnies ferroviaires louent les wagons de la Coalition ou d'une autre entreprise de crédit-bail, nous ne voyons pas comment cela pourrait modifier de quelque façon que ce soit leur attribution. Je ne peux franchement pas voir comment cela serait possible.

M. Ward Weisensel: Il y a vraiment deux volets à la question du commerce. Le premier a trait aux obligations contractées envers l'OMC par le Canada. À cet égard, et compte tenu des montants en question et de la mesure globale du soutien de la part du Canada, le transfert proposé par la Coalition Rail Car Coalition est tout à fait conforme. Il faudrait, bien sûr, tenir compte des circonstances de l'année de la transaction, mais le Canada dispose certainement d'une grande marge de manoeuvre par rapport à ses engagements envers l'OMC.

Maintenant, pour ce qui est du volet du commerce avec les États-Unis, il importe de reconnaître—et ici, à la lecture des notes du comité, je me suis rendu compte que la question a souvent été soulevée—que le droit compensateur de 0,35 p. 100 qui nous a été imposé, se fonde sur la gratuité des wagons-trémies fournis dans l'Ouest canadien. Transports Canada en a d'ailleurs parlé ici aujourd'hui. Ce droit est déjà perçu, et la cession des wagons pourrait être aménagée sans que cela ne modifie en rien notre situation aux yeux des États-Unis. En effet, s'il s'agit de la seule subvention en jeu, elle est minime aux yeux de la loi, et est donc sans conséquence commerciale. Là où je veux en venir, c'est que bien gérer la situation ne nous occasionnera pas de difficulté.

Si l'on tient compte du point de vue des États-Unis en matière de commerce, et ici je précise que nous avons présenté les mêmes arguments que le gouvernement du Canada, aucune de ces subventions ne cause de préjudice, ni aux programmes agricoles, ni aux agriculteurs américains. Nous estimons donc avoir raison de nous opposer à tout droit compensateur ou antidumping à notre encontre. C'est pourquoi nous avons fait appel auprès de l'organe de règlement des différends de l'ALENA, et tous ces problèmes pourraient donc être éliminés.

J'aimerais faire une autre remarque cependant, car en ce qui a trait au transport ferroviaire, il faut garder à l'esprit toute cette question de l'utilisation de remplacement. Les Américains demandent en effet d'y mettre fin parce que cela a des conséquences pour leur gestion des wagons.

Je tiens à préciser que dans le cadre de notre commerce avec les États-Unis, l'un des principaux arguments que nous avons fait valoir auprès du gouvernement américain, est le fait que des droits sur l'utilisation de remplacement s'appliquent déjà lorsque les wagons ont été commandés et expédiés au marché américain. C'était un argument fondamental, à savoir que malgré le prêt gratuit de wagons de transport vers les installations portuaires à l'industrie canadienne, le même soutien n'intervient pas lorsqu'il s'agit d'avoir accès au marché américain. Dans ce dernier cas, tout se faisait pleinement selon les normes commerciales. C'est une importante considération commerciale à garder en tête dans le dossier actuel, parce que nous avons réussi à faire éliminer d'emblée cette question du transport vers les États-Unis du contentieux.

• (1235)

M. Ian McCreary: Si vous permettez, monsieur le président, j'ajouterai une chose à cela, en tenant compte du point de vue du producteur primaire. Tant et aussi longtemps que les législateurs, qui ne nous appuient guère, se concentreront uniquement sur l'obligation pour le Canada d'éliminer ou non pour ses producteurs agricoles le moindre avantage du secteur public dans notre commerce avec les États-Unis, pays qui est le plus coupable de paiements de transfert à ses propres agriculteurs...

L'hon. David Kilgour: Bravo, bravo!

M. Ian McCreary: ... ainsi que le disait l'honorable député, les revenus de nos producteurs agricoles continueront d'être précaires.

L'hon. Wayne Easter: Ma dernière question porte aussi sur cela, Ian. Dans votre exposé, vous avez dit qu'il vous en coûte 20 000 \$ en frais de transport ferroviaire pour acheminer vos céréales jusqu'à un port d'exportation.

Si on me le permet, j'aimerais remettre cela dans un contexte historique. Tout ce qui a mené à la rationalisation du système ferroviaire, si l'on peut dire, et à chercher plus d'efficacité... Et il y en a eu. Par exemple, si vous utilisez une ligne principale, cela vous coûtera bien moins cher que si vous passez par toutes ces lignes secondaires. Par conséquent, en raison de tous les changements apportés aux chemins de fer au cours des ans, et dont les coûts ont dû être assumés par... Eh bien, les coûts du transport par camion ont vraisemblablement augmenté.

Ma question est donc la suivante. Si tels sont vos coûts du transport ferroviaire, qu'en est-il des coûts du transport par camion, depuis les modifications apportées au tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau et la rationalisation des lignes secondaires? Vos coûts à cet égard ont-ils augmenté?

Ce qu'il nous faut, en fin de compte, oui, c'est un bon plan d'entreprise et une bonne proposition, mais nous devons en outre veiller à ce que, pour une fois, certains des avantages retournent à la ferme.

M. Ian McCreary: Dans notre propre exploitation, j'ajouterai que le montant de 20 000 \$ correspond uniquement au blé. Or, en moyenne, le blé représente moins de tiers de notre production totale. Tous les autres articles comprennent aussi le coût du service marchandises ferroviaire, même si les montants sont moins clairs.

Nos coûts de transport par camion ont grimpé de façon exponentielle. Étant donné la situation géographique de notre ferme, avant le milieu des années 90, avec deux petits camions, on n'avait littéralement pas besoin d'interrompre ses activités, car de ma porte arrière, je pouvais voir trois silos-élevateurs, à moins d'un kilomètre de distance. Ma situation était donc plutôt unique, et ça n'est plus possible. J'ai vu ces installations être démolies, et après les coûts liés

à l'achat de produits chimiques, de carburants et d'engrais, nos coûts de transport par camion sont devenus parmi les plus lourds de toutes nos dépenses annuelles. Notre voisin est camionneur, et nous sommes l'un de ses principaux clients.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

La parole est maintenant à Mme Desjarlais. Avez-vous des questions à poser?

• (1240)

Mme Bev Desjarlais: Certainement. Je ne m'attendais pas à être la suivante. Je vous en remercie.

J'essaie encore de comprendre pourquoi je ne peux obtenir de chiffres sur les coûts d'entretien, qui semblent faire partie de cela. Je sais que ça n'est pas nécessairement par l'entremise de la Commission canadienne du blé qu'on peut se renseigner là-dessus. Je suis curieuse; est-il possible que les coûts d'entretien soient établis en dollars américains et non en dollars canadiens?

M. Ian McCreary: Encore une fois, les deux personnes que vous avez entendues ici sont certainement les experts canadiens en ce qui a trait à l'établissement des coûts, tels qu'ils font partie du plafond des revenus. Je respecte beaucoup leur travail. Je ne pourrais probablement pas ajouter d'autres chiffres aux leurs. D'après moi, ils ont sérieusement étudié les calculs de la FRCC.

Lorsqu'on tient compte de l'écart de 80 \$ américains par mois entre les baux de location avec service net et ceux avec service intégral, on multiplie ensuite cela par 12 pour obtenir à peu près 1 000 \$ américains. Lorsque nous avons commencé ce débat, le montant des coûts se situait autour de 1 300 \$ canadiens, or maintenant, il est probablement inférieur à 1 200 \$. Par conséquent, non, à mon avis, là n'est pas le problème. Il s'agit plutôt du fait que les deux facteurs pris en compte ont une origine différente, l'une étant un réexamen quadriennal des coûts, processus utilisé par l'agence chargée de faire l'estimation.

J'ajouterai que depuis 1992, et sans qu'on ait eu la possibilité de changer officiellement l'année de référence, il n'y a pas moyen de savoir si les agriculteurs payent des coûts réels ou une partie. Nous n'avons donc pu profiter des gains de productivité qui ont eu lieu ou auraient pu se produire. L'écart entre les coûts tient aussi peut-être à la différence entre les coûts de service internes et ceux des services d'entretien offerts par ces entreprises de l'extérieur, qu'on trouve partout dans les Prairies.

Mme Bev Desjarlais: Cela fait déjà de nombreuses années que la Commission canadienne du blé collabore avec les agriculteurs de l'Ouest. J'admets avoir visité les installations de Winnipeg pour la première fois tout récemment, et j'ai été très impressionnée par le travail qui s'y fait, mais aussi par l'engagement de l'organisme envers les agriculteurs de l'Ouest, par son souci d'obtenir plus d'avantages pour les producteurs.

À mon avis, l'appui que vous donnez ici à la proposition de la FRCC en dit beaucoup sur la proposition elle-même, car je suppose que la Coalition a communiqué son plan d'entreprise à la Commission. Je peux comprendre qu'elle se soit abstenue de le diffuser publiquement, mais j'imagine qu'elle l'a donné à la Commission.

M. Ian McCreary: Nous avons eu la possibilité d'examiner le plan d'entreprise de façon très poussée.

Mme Bev Desjarlais: Bien, et puisque votre organisme s'occupe de commercialisation, vous avez certainement une bonne idée de ce que représente le plan d'entreprise par rapport à l'expédition du produit au Canada.

M. Ian McCreary: Oui. J'ignore si Ward veut ajouter quelque chose à cela, mais oui.

M. Ward Weisensel: Nous avons certainement vu le plan d'entreprise de la Coalition ainsi que ses documents, où elle affirme que sa proposition soumise au gouvernement fédéral entraînerait peut-être une diminution des coûts pour les agriculteurs. C'est justement l'un de nos principaux objectifs en ce qui a trait à cette question.

Mme Bev Desjarlais: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Anderson, la parole est à vous pendant cinq minutes.

M. David Anderson: Je vous remercie, monsieur le président.

Vous avez vu le plan d'entreprise parce que vous êtes une des deux organisations qui a soutenu financièrement la FRCC depuis sa création. J'aimerais justement parler de cela.

La semaine dernière, on nous a dit que vous avez accordé 30 000 \$ à la FRCC. S'agit-il des sommes totales que vous lui avez données?

M. Ian McCreary: Si vous remontez à il y a six ans, moment où les agriculteurs ont commencé à administrer la Commission canadienne du blé, le total de nos subventions à cet organisme est de 135 000 \$—dont 85 000 \$ a d'abord pris la forme d'une subvention, pour être suivie ensuite de 50 000 \$ sous forme de prêt, à rembourser dans le cas où la proposition de la FRCC l'emporterait. Dans le cas contraire, nous effacerions la dette.

J'aimerais peut-être intervenir là-dessus, parce que dans un milieu politique, il importe de garder à l'esprit l'autre proposition qui était faite aux producteurs.

M. David Anderson: Pouvez-vous répondre brièvement, car mon temps de parole est limité.

M. Ian McCreary: D'accord.

Je dirai seulement que si la FRCC n'avait pas été mise sur pied, en tant que producteurs agricoles, il nous aurait fallu payer 1 \$ la tonne de plus pendant huit ans. Nous estimons donc que la simple existence de la Farmer Rail Car Coalition a servi à rappeler que les compagnies ferroviaires auraient été les principaux bénéficiaires à la table, et que grâce à elle, le taux de rendement de 135 000 \$ est presque infini, car...

• (1245)

M. David Anderson: Si vous permettez, le gouvernement ne s'est jamais engagé à céder ses wagons aux compagnies ferroviaires, par conséquent, les sommes économisées ne l'ont pas vraiment été. C'est intéressant, car la semaine dernière, on nous a dit que c'est une somme de 30 000 \$ qui avait été accordée, tandis qu'aujourd'hui, on apprend qu'il s'agit de 135 000 \$. Je crois qu'aucun agriculteur n'est au courant de cela.

Monsieur le président, pouvons-nous recevoir tous les documents portant sur les discussions tenues à la Commission canadienne du blé et qui ont porté sur ce prêt, y compris le procès-verbal de toute réunion où il a été question de la FRCC. Est-ce que cela peut être envoyé au comité? Je demande que cela soit fait grâce à votre entremise.

Le président: Monsieur McCreary, si vous permettez, les procès-verbaux sont-ils des documents publics?

M. Ian McCreary: Non, les procès-verbaux des réunions de notre conseil ne sont pas des documents publics.

M. David Anderson: Je vais poursuivre là-dessus, parce que nous avons reçu d'autres documents et que j'estime important de recevoir ceux-ci.

Votre organisation est censée être constituée d'agriculteurs qui représentent d'autres agriculteurs. Vous êtes en plein milieu d'une campagne électorale et vous êtes un candidat qui siège à la table, et je me pose des questions là-dessus aussi, mais quoi qu'il en soit, les agriculteurs doivent être au courant de ce qui se passe. On vient d'entendre parler d'un engagement que tout le monde ignorait jusqu'à ce jour. Je vais donc demander qu'on nous fournisse les documents là-dessus. Si vous insistez pour les dissimuler, c'est votre décision.

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le président, je demande un éclaircissement.

Le président: Oui, madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le président, nous sommes réunis ici en tant que membres du Comité des transports. Nous ne nous occupons pas des élections à la Commission canadienne du blé. Franchement, je pense que personne n'a tenté de dissimuler de renseignements. On vient tout simplement de nous fournir les montants correspondant à l'ensemble des coûts, je suis donc quelque peu étonnée. Je ne m'oppose pas à ce que quelqu'un veuille faire ce qu'il veut et interroge la Commission canadienne du blé à l'extérieur, mais ici, ce qui nous intéresse, c'est la position de la Commission au sujet des wagons-trémies, non à propos de ces dépenses et des agriculteurs...

Le président: Madame Desjarlais, pour ce qui est de votre rappel au Règlement, je pense tout de même que la question de M. Anderson est légitime. Certes, ainsi que la réponse l'a précisé, les procès-verbaux en question ne sont pas des documents publics, et le président de ce comité et ce comité même ne peuvent exiger qu'on les envoie, à moins que ce ne soit par d'autres moyens.

M. David Anderson: Monsieur le président, soit dit en passant, je ne m'attendais pas à une autre réponse de leur part.

J'aimerais savoir quels prêts-subventions et prêts remboursables ont été accordés, sans que les agriculteurs aient été mis au courant? Y a-t-il d'autres prêts accordés à d'autres organisations?

M. Ian McCreary: Pour ce qui est du fait que les producteurs ne sont peut-être pas au courant, monsieur le président, au cours de l'année écoulée, pour ma part, j'ai tenu quelque 15 réunions de reddition de comptes de la part de la Commission et...

M. David Anderson: Monsieur McCreary, j'ai besoin qu'on réponde à ma question, parce que j'en ai deux ou trois autres.

M. Ian McCreary: Bien. À ma connaissance, il n'existe pas d'autres prêts-subventions.

M. David Anderson: Est-ce que le chef de l'exploitation a lui entendu parler d'autres prêts de ce genre?

M. Ward Weisensel: Non.

M. David Anderson: Bien, je vous remercie.

Monsieur McCreary, vous avez affirmé qu'un accès plus concurrentiel aux droits de circulation est essentiel dans l'Ouest canadien. Comment la FRCC peut-elle favoriser cela?

M. Ian McCreary: Je ne suis pas sûr que cela soit essentiel, dans un sens ou dans l'autre. Ce qui ne fait pas de doute, c'est que dans un milieu compétitif, des wagons appartenant aux expéditeurs sont un levier de concurrence, mais je ne suis pas sûr qu'ils soient un rouage essentiel.

M. David Anderson: En fait, M. Thurston nous a dit plus tôt que si la FRCC ne pouvait obtenir un meilleur accès aux lignes, elle pourrait déposer une plainte. Il a dit cela ce matin même. L'une des questions qu'on a posées a été de savoir quelle serait la participation politique de la FRCC à la répartition et l'attribution des wagons? C'est vous qui vous occupez de l'attribution des wagons dans l'Ouest. Je commence vraiment à me demander quelles sont les intentions politiques sous-jacentes ici qui auront des répercussions sur le système de transport dans cette région.

Vous avez dit qu'il faudrait que la Coalition ait un accès élargi aux droits des circulation, et M. Thurston parle de la possibilité pour cette même coalition de déposer des plaintes. Dans ce cas, les agriculteurs doivent être mis au courant de cela d'avance. S'il y a des intentions politiques sous-jacentes, quelles sont-elles?

M. Ian McCreary: Je crois savoir—ici, M. Thurston voudra peut-être intervenir—que pour ce qui est des dispositions contenues dans la loi au sujet du niveau de service, elles sont disponibles aussi aux expéditeurs. Les arrangements intervenus ou à négocier entre une société de crédit-bail et une compagnie ferroviaire sont un autre sujet.

M. David Anderson: M. Easter et Mme Desjarlais ont mentionné la ferme et l'avantage à obtenir pour le producteur primaire. Il y a une autre possibilité toutefois, une autre proposition, à savoir que l'on abaisse le plafond, et s'il est trop élevé de 3 000 \$, nous l'abaïssons, retournons les sommes ainsi économisées aux agriculteurs puis commençons à discuter de la cession des wagons. Ainsi, les agriculteurs économiseraient d'emblée sur le taux de transport des marchandises. Dès après, on peut commencer à discuter de la cession ou du remplacement de ces wagons.

Je suis simplement étonné, et ce que je vous demande donc, c'est pourquoi vous n'avez pas adopté cette position?

M. Ian McCreary: Je dirai simplement que sans la Farmer Rail Car Coalition et son travail, on n'aurait pas pris connaissance des faits relatifs aux coûts d'entretien et on n'en aurait pas discuté. Ainsi que nous l'avons déjà précisé dans notre proposition, quelle que soit l'orientation du gouvernement, il ne fait aucun doute qu'il s'agit de faits nouveaux pour le débat public et que les coûts d'entretien doivent absolument être rajustés, quelles que soient les considérations...

• (1250)

M. David Anderson: Vous possédez des wagons-trémies et pourtant, vous ignorez quels en sont les coûts d'entretien. Le gouvernement lui non plus n'est pas au courant des coûts d'entretien de ses propres wagons, tout comme vous, c'est bien cela?

M. Ian McCreary: Nous avons effectué du travail assez semblable. Bien entendu, lorsqu'on est un petit joueur, la difficulté, c'est que si l'on veut transmettre les avantages de la structure de coûts, nos coûts font partie du plafond de revenus. Par conséquent, pour obtenir un rajustement des tarifs, il faudrait aussi modifier le plafond des revenus.

Le président: Votre temps de parole est écoulé.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Ur pendant cinq minutes.

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

Monsieur McCreary, quels avantages y aurait-il pour les agriculteurs de voir la FRCC l'emporter? Pourquoi avez-vous décidé d'appuyer la proposition de la FRCC? Je ne conteste pas votre droit de le faire, je demande cependant...

M. Ian McCreary: Votre question est intéressante. Sur un plan plus personnel—et ici je pense pouvoir parler au nom de notre conseil d'administration—nous avons exclusivement tenu compte des coûts pour les propriétaires. Ainsi que le disait Transports Canada un peu plus tôt, ces wagons sont accordés aux agriculteurs sans qu'ils doivent payer les coûts de propriété. Nous avons estimé que notre seul moyen de maintenir l'avantage de la propriété, aussi modeste soit-il à l'avenir, serait de céder les wagons aux agriculteurs, dans le cas où le gouvernement choisirait de s'en défaire.

Ensuite, il me paraît important de noter que le marché du crédit-bail a considérablement évolué en Amérique du Nord. À l'intention de ceux qui, il y a six ans, entendaient dire que des wagons à céder par crédit-bail étaient disponibles, que cela ne coûtait rien, que c'était un marché liquide, j'aimerais rappeler que les contrats de crédit-bail oscillaient autour de 200 \$ il y a à peine deux ans, et que ces dernières années, ils ont augmenté pour s'établir à 400 \$ et même parfois à 450 \$ et cela, sans que les wagons soient maintenant disponibles.

Pour assurer notre compétitivité à long terme, il est essentiel que nous disposions d'un parc de base en Amérique du Nord. Nous sommes agriculteurs, et tant que tels, nous possédons des terres et notre horizon de planification s'échelonne à très long terme; l'engagement de nous accorder un parc de wagons à long terme se trouverait à reconnaître par le fait même notre compétitivité à long terme.

Mme Rose-Marie Ur: Merci.

Je trouve très intéressant que les chemins de fer aient eu cette option pendant si longtemps et ce plafond de revenus, non seulement concernant l'accès et le coût... Si les gens de la FRCC sont de bons hommes d'affaires, je suppose qu'ils ne proposeraient pas un chiffre de 1 500 \$ s'ils ne pensaient pas pouvoir survivre avec ce plafond. J'ai l'impression que quelle que soit l'issue, la FRCC a décidé tout d'un coup à la table de négociations de demander des comptes aux chemins de fer. Des témoins précédents nous ont dit qu'ils n'avaient pas fait le calcul. Je ne peux croire qu'une aussi grosse compagnie n'ait jamais fait ce calcul. Ils ont indiqué que les chemins de fer étaient libres de leurs décisions. Tout à fait d'accord, mais les agriculteurs aimeraient aussi le pouvoir.

Cela dit, pensez-vous que...? Nous avons entendu des témoins la semaine dernière qui représentaient la Western Grain Growers Association, sauf erreur. Ils représentaient aussi un groupe d'agriculteurs. Vous aidez les agriculteurs et vous ne partagez pas leur position. Comment pouvez-vous défendre la FRCC quand vous avez cet autre groupe qui plaide contre la proposition de la FRCC?

M. Ian McCreary: Cette observation est importante. Il ne faut pas oublier que nous sommes des agriculteurs qui doivent se faire élire tous les quatre ans à la majorité plus une voix et que la lutte est chaude. Le nombre de voix est pléthorique, et à franchement parler, sur le plan commercial ce n'est pas du tout bon pour notre industrie dans l'ouest du Canada. Nous devons nous battre pour nous faire élire et j'avoue avoir ajouté à mon programme la proposition de la FRCC, tant lors des dernières élections que lors des précédentes et nous avons gagné.

Nous représentons ces voix et nous devons rendre des comptes lors d'innombrables réunions publiques, ce que vous devriez facilement comprendre, représentant vous-même une grande circonscription, et si les agriculteurs ne sont pas contents, ils ne se gênent pas pour nous le dire. C'est une question sur laquelle il n'y a pas de résistance.

Mme Rose-Marie Ur: Très bien.

D'après vous, l'efficacité du système de transport du grain pourrait-elle être compromise si le parc était vendu à un ou plusieurs exploitants?

• (1255)

M. Ian McCreary: Je crois que pour la viabilité à long terme d'une zone de production éloignée de ses marchés, avoir un parc de base essentiel, financé au départ par le Canada, est un élément essentiel et le conserver sous forme d'unité est aussi essentiel.

Le président: Monsieur Lapierre.

[Français]

M. Réal Lapierre: Ma question ne vous semblera peut-être pas pertinente. À la fin de votre document se trouve la carte d'expédition des produits céréaliers dans le monde. Je vois qu'au Québec, il y a trois petites étoiles. J'imagine que ce sont des ports d'expédition.

Outre les céréales en provenance de l'Ouest canadien, y a-t-il des produits céréaliers québécois qui peuvent transiter par ces ports? Est-ce qu'on peut transporter dans ces wagons des matières autres que des céréales? Lorsque les wagons font le chemin en sens inverse, est-ce qu'ils peuvent transporter des produits québécois vers l'Ouest canadien? Si ce n'est pas le cas, je me demande en quoi ce discours peut m'intéresser, puisqu'en tant que Québécois, je n'y vois aucun intérêt mercantile.

[Traduction]

M. Ian McCreary: Merci.

Je vais demander à notre chef de l'exploitation de vous répondre car il est en contact permanent avec ces ports.

Ward.

M. Ward Weisensel: Les trois ports en question sont ceux de Montréal, de Québec et de Baie Comeau.

Nous utilisons énormément ces trois ports où nous faisons le transbordement de vraquiers des Grands Lacs sur des cargos quand la Voie maritime du Saint-Laurent est ouverte pour servir nos marchés d'exportation en Afrique et en Europe. Les vraquiers qui descendent le Saint-Laurent transbordent à ces points leur chargement sur des cargos transatlantiques.

Montréal et Québec sont aussi des terminus ferroviaires. Lorsque la Voie maritime est fermée pendant les mois d'hiver à cause du gel, nous avons un programme de transport ferroviaire direct, un programme de transport ferroviaire d'hiver et Montréal et Québec sont des points d'accès. Ce sont des installations portuaires essentielles et d'excellents partenaires pour l'exécution de ce programme et nous sommes en contact quotidien.

Montréal et Québec participent aussi au transport des grains au Québec, les achats les intéressent donc au premier chef, surtout le Québec. Ils achètent des grains et les réexpédient à des utilisateurs au Québec. Québec et Montréal importent tous les deux des grains des États-Unis. Dans certains cas... il y a quelques années ils ont même importé des grains d'Ukraine pour l'est du Canada, surtout au Québec, destinés à l'industrie du bétail.

Ce sont de gros agents sur le marché, et nous ne sommes qu'un élément de leurs activités; il n'y a pas que les grains de la Commission du blé.

Baie Comeau est un cas à part parce que le port n'est pas relié au réseau ferroviaire. C'est strictement une installation de transborde-

ment. Nous travaillons en très étroite collaboration avec les responsables du port. Nous faisons en sorte qu'à la fin de la saison de navigation, ils puissent continuer à approvisionner leurs clients pendant les mois d'hiver ou le plus longtemps possible.

Cela vous donne une idée de l'étroitesse de notre collaboration. Pour nous ce sont des partenaires clés.

Le président: C'est tout, monsieur Lapierre.

Je crois que M. Easter a encore une petite question et ensuite...

L'hon. Wayne Easter: Oui. Et je pense tout le contraire de David. Je crois que la Commission du blé a fait un sage investissement en cherchant d'autres options pour les agriculteurs et je vous en félicite. Par contre, je reste absolument stupéfait que les conservateurs n'aient pas demandé leurs comptes aux chemins de fer lorsqu'ils sont venus témoigner.

Dans votre mémoire, vous dites qu'un réseau de transport efficace, accessible et abordable est un élément essentiel de la prospérité de l'économie agricole de l'Ouest canadien. Pourriez-vous me dire succinctement la raison pour laquelle vous estimez que les propositions de la FRCC nous mettraient sur la voie d'un réseau de transport efficace, accessible et abordable?

• (1300)

M. Ian McCreary: Je vous parlerai du côté abordable. Ils ont proposé un plan de remplacement responsable qui ne réclame pas d'augmentation des besoins sans toucher au plafonnement des revenus.

En termes d'efficacité, il y a l'entretien proactif. Ils nous ont dit vouloir soumettre ces wagons à un entretien proactif, surtout les portes et les ouvertures, sauf erreur. Certains prétendent que ce n'est pas un gros problème. Il reste que même le Canadien Pacifique, lorsqu'il a comparu devant votre comité, a admis que s'il voulait offrir une alternative valable, il lui faudrait se lancer dans un programme de modernisation des portes et des ouvertures. Encore une fois, c'est une question dont il n'aurait même pas été question si la FRCC n'avait pas poussé à la roue.

Pour la petite anecdote, permettez-moi de vous dire qu'en tant que responsable des transports, je ne cesse d'entendre nos agents, nos responsables de silos et les transporteurs se plaindre du problème causé par le mauvais état des wagons. D'ailleurs, nous avons des agents qui ont toujours en stock des portes et des ouvertures pour pouvoir les remplacer eux-mêmes parce que cela coûte moins cher que de renvoyer un wagon en mauvais état.

Le président: Ward, vous vouliez ajouter quelque chose?

M. Ward Weisensel: Non.

Le président: Merci, messieurs.

Nous tenons à vous remercier infiniment d'être venus témoigner aujourd'hui, monsieur McCreary et M. Weisensel. Il est évident que ce sera pour un autre jour, ce sera un autre chapitre, et nous attendrons le résultat qui, nous l'espérons, est imminent. Ce qu'il sera, je n'en suis pas encore sûr. Quoi qu'il en soit, nous allons ajourner et nous nous reverrons.

M. Ian McCreary: Merci, monsieur le président.

Le président : 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.