



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

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

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 2 février 2005

Président

L'honorable Roger Gallaway

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

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

Comité permanent des transports

Le mercredi 2 février 2005

• (1530)

[Traduction]

Le président (l'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Je constate que nous avons le quorum, aussi nous allons pouvoir commencer la quatorzième réunion du Comité des transports.

Mais avant d'entendre les témoins, mesdames et messieurs, nous devons nous occuper de certaines questions administratives.

Premièrement, Mme Desjarlais a présenté un avis de motion pour que le Comité demande au premier ministre de relever M. Walsh des fonctions auxquelles il a récemment été nommé. Comme il s'agit d'un avis de motion, et que Mme Desjarlais nous a fourni, en plus de la motion elle-même, un document d'information, nous en discuterons lors de notre prochaine réunion.

Vous devriez également avoir reçu une motion de régie interne, rédigée par le greffier, visant à obtenir des fonds pour les témoins qui devront comparaître devant nous la semaine prochaine sur la question des wagons-trémies. Est-ce que quelqu'un peut présenter la motion? C'est une motion de régie interne. Nous remboursions les frais de déplacement engagés par les témoins qui comparaissent devant nous.

Elle est présentée par M. Scheer et appuyée par M. Batters. Y a-t-il matière à discussion?

(La motion est adoptée.)

Le président: Merci beaucoup.

Le point suivant que j'aimerais aborder concerne les affaires courantes. Vous devriez avoir reçu un courriel du greffier concernant les documents relatifs au ratio d'agents de bord—c'est-à-dire, le ratio de 1 pour 40, contre celui de 1 pour 50. Vous devriez tous l'avoir reçu. On vous y demande de communiquer avec le bureau du greffier pour le prévenir si vous souhaitez jeter un coup d'oeil sur ces documents. Ils ont tous été traduits, comme prévu, et nous les avons déposés dans une pièce sécurisée. Cet échange vise à vous sensibiliser au fait que nous ne voulons pas que ce processus s'éternise.

J'aimerais vous mentionner que seuls les membres du Comité sont autorisés à consulter ces documents qui ne peuvent pas être empruntés. Le personnel n'est pas autorisé à entrer dans cette pièce. Aussi, vous êtes priés de communiquer avec le greffier et de l'informer du moment où vous avez l'intention de vous y rendre, la pièce a été réservée et vous y avez accès.

J'aimerais aussi vous dire que cette pièce sera utilisée à 17 h 30 par un autre comité, aussi nous allons tout de suite entendre nos témoins, et nous reviendrons à nos affaires internes après. Est-ce que tout le monde est d'accord?

Aujourd'hui, nous accueillons du Chemin de fer Canadien Pacifique, Janet Weiss, directrice générale, Marketing et Ventes (produits en vrac); et Marcella Szel, vice-présidente, Marketing et

Ventes (produits en vrac). Je vous souhaite la bienvenue à toutes les deux.

De la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, M. Ross Goldsworthy, vice-président, Produits en vrac et Paul Miller, vice-président, Services du Transport. Bienvenue à tous les deux.

Comme vous le savez sans doute, nous aimerions que vos exposés soient le plus brefs possibles pour nous permettre de vous poser ensuite des questions. Nous entendrons ce groupe jusqu'à 16 h 30, après quoi, ce sera le tour des représentants de Transports Canada.

Nous allons commencer par le Canadien Pacifique.

Mme Marcella Szel (vice-présidente, Marketing et ventes (vrac), Chemin de fer Canadien Pacifique): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup d'avoir invité le Canadien Pacifique à venir témoigner devant le Comité aujourd'hui pour vous entretenir de l'avenir du parc de wagons-trémies du gouvernement fédéral.

Comme l'a mentionné le président, je m'appelle Marcella Szel. Je suis la vice-présidente pour les produits en vrac, y compris les céréales et voici Janet Weiss, notre directrice générale pour les céréales, de Winnipeg.

Je pense que vous avez tous devant vous une présentation que j'aimerais passer en revue et, bien entendu, nous répondrons avec plaisir à vos questions lorsque j'aurai terminé.

À titre d'introduction, j'aimerais mentionner que le projet de cession des wagons-trémies qui appartiennent au gouvernement fédéral revêt beaucoup d'importance pour le Canadien Pacifique. Nous croyons qu'il aura des répercussions importantes sur le système de manutention et de transport des céréales et, surtout, sur les agriculteurs de l'Ouest canadien et sur leur capacité à faire concurrence et à se ménager un accès concurrentiel aux marchés mondiaux. Nous sommes d'avis que les wagons-trémies appartenant au gouvernement fédéral bénéficient à l'industrie des céréales tout entière. Nous avons mis au point une proposition qui, selon nous, représente le meilleur moyen de protéger le rendement existant, d'améliorer la qualité des wagons et d'augmenter la capacité.

Voici comment j'ai l'intention de procéder : sur la première diapositive, je donne un aperçu du parc de wagons-trémies du gouvernement fédéral, et je vous présente un résumé de la proposition du CP, c'est-à-dire une proposition de bail. Je ferai ensuite quelques commentaires sur au moins deux autres propositions dont nous avons entendu parler, celle de la FRCC et celle de la Western Grain Elevator Association.

Sur la deuxième diapositive, je vous décrit le contexte dans lequel le parc fédéral a été créé. Il a été acheté par le gouvernement fédéral entre 1972 et 1982. À cette époque, et auparavant, les chemins de fer devaient transporter les céréales aux tarifs établis durant les années 20, beaucoup d'entre vous doivent se rappeler qu'il s'agissait de ce qu'il est convenu d'appeler les tarifs du « Nid-de-Corbeau ». Avec ces tarifs, les chemins de fer n'avaient pas les moyens de se doter d'un nouveau parc, aussi le gouvernement a-t-il décidé d'investir dans le parc. Depuis lors, des modifications législatives et de nouveaux investissements réalisés par tous les intervenants ont conduit à ce que nous connaissons aujourd'hui comme un réseau de manutention et de transport de céréales très efficace et de classe mondiale pour les agriculteurs de l'Ouest canadien.

L'ensemble du parc de wagons-trémies couverts que le CP utilise, à titre de propriétaire ou de locataire, compte plus de 26 000 wagons. De ce nombre, plus de 6 000, soit environ le quart, sont la propriété du gouvernement fédéral. Comme vous pouvez le constater, cela représente un chiffre assez appréciable. Près de 11 500 à 12 500 wagons de ce parc sont réservés aux mouvements de céréales des producteurs de l'Ouest durant les saisons de pointe. Hors saison, ce chiffre peut chuter à entre 3 000 et 4 000 wagons.

Pour ce qui est de la dimension des wagons, ils ont une capacité de 4 550 pieds cubes et un poids sur rail de 268 000 lb. Ils ne sont pas aussi efficaces que certains de nos nouveaux wagons utilisant une technologie nouvelle, mais de toute évidence ils sont utilisables dans le système.

Plus de 80 p. 100 des wagons-trémies du gouvernement fédéral ont une durée de vie restante de 20 ans et plus. Ils ne sont pas désuets. Les chemins de fer en particulier peuvent tirer parti de la durée utile restante de ces wagons plus anciens et plus légers et les réutiliser dans d'autres services où la capacité volumétrique ne représente pas une restriction. Cela permettrait au secteur des céréales de bénéficier de l'introduction de wagons neufs d'une plus grande capacité.

Autrement dit, on pourrait affecter les petits wagons au transport de produits plus lourds, comme la potasse, le ciment et d'autres types de produits et introduire les nouveaux wagons de grande capacité dans le transport de céréales, ce qui permettrait d'en transporter davantage par wagon et par train, et d'améliorer le rendement.

Pour votre information, la neuvième diapositive est une annexe qui présente notre parc de façon détaillée.

Les compagnies de chemin de fer et le gouvernement fédéral avaient conclu une entente d'exploitation, maintenant expirée, qui régissait l'utilisation de ces wagons. Cette entente comportait une disposition, encore utilisée aujourd'hui, concernant ce que l'on appelle les utilisations de rechange, et qui prévoit que les sociétés ferroviaires doivent déboursier des frais lorsque les wagons ne sont pas utilisés dans les corridors d'exportation canadiens—c'est-à-dire Vancouver ou Thunder Bay. Cette disposition a pour effet d'inciter les compagnies de chemin de fer à utiliser les nouveaux wagons de capacité supérieure dans les autres services de transport de céréales à destination des États-Unis, du Mexique ou de l'est du pays—et, franchement, pour toutes les utilisations sauf celles des services d'exportation.

• (1535)

Cette disposition a pour effet de créer encore plus de parcours à vide. Autrement dit, nous transportons plus d'air dans nos wagons et nous devons effectuer des manœuvres d'aiguillage pour les remettre en position afin qu'ils soient, dans la mesure du possible, utilisés pour le transport des céréales de l'Ouest. Donc, nous enregistrons

une perte de capacité en raison de cette disposition relative aux utilisations de rechange, et c'est ainsi que les choses fonctionnent actuellement.

Il y a un autre problème au sujet des wagons-trémies du gouvernement fédéral, et c'est le mythe voulant que ces wagons soient en mauvais état. Nous affirmons catégoriquement que c'est faux. Nous les maintenons dans l'état exigé par les normes en matière de sécurité. La sécurité est d'une importance cruciale pour les compagnies de chemin de fer. Des inspections effectuées récemment par Transports Canada ont montré que l'état de 96 p. 100 des wagons inspectés était de moyen à très bon.

J'aimerais vous décrire brièvement la proposition que le Canadien Pacifique a présentée au gouvernement concernant un nouveau bail. Voici cette proposition. Le gouvernement conserverait la propriété des wagons, et les chemins de fer assumeront la responsabilité du remplacement des wagons à l'avenir, de sorte que si un wagon n'est plus utilisable d'ici 20 ans, c'est la société ferroviaire qui devra remplacer cette capacité volumétrique. La durée du bail correspondrait à la durée de vie du wagon. Ainsi, le système pourrait bénéficier d'un approvisionnement sûr—sûr pour le présent, et sûr dans l'avenir—concernant la manière dont on s'occuperait des wagons et de la capacité dans le système. Cette approche favoriserait les réinvestissements dans le parc.

Les chemins de fer élaboreraient aussi ce qu'il est convenu d'appeler des stratégies de remplacement qui prévoiraient la réaffectation graduelle, à court terme et à long terme, des wagons dont je viens de parler—les anciens wagons, plus légers—et leur utilisation pour le transport d'autres produits, et l'introduction de nouveaux wagons dans le parc de transport des céréales. Étant donné que les chemins de fer possèdent de grands parcs et qu'ils transportent un éventail de produits, nous pouvons utiliser les wagons à divers services, ce qui nous donne la marge de manœuvre nécessaire pour permettre ce mélange et cette réaffectation graduelle des wagons.

Le Canadien Pacifique amorcerait aussi un ambitieux programme triennal visant à améliorer la qualité du parc, et plus particulièrement le remplacement ou l'amélioration des panneaux et des trappes.

En ce qui concerne le programme lié aux frais « d'autres utilisations » auquel j'ai fait allusion, nous suggérons qu'il soit remplacé par un crédit-bail simple, de sorte que le même montant de revenus soit maintenu, mais sans que l'on doive respecter des restrictions relatives aux corridors pour des wagons donnés. Ce faisant, on obtiendrait davantage de capacité et une meilleure utilisation des biens.

Nous proposons le maintien de l'entente existante entre les Chemins de fer nationaux et le Canadien Pacifique. Et, ce qui est encore plus important, l'incidence sur le plafond de revenus serait neutre; c'est-à-dire que cette solution ne nécessiterait aucune modification législative. Nous croyons qu'il s'agit d'une proposition simple qui ne nécessite qu'une nouvelle entente entre les chemins de fer et le gouvernement. Elle entraînerait une amélioration de la qualité du parc, une plus grande capacité, et contribuerait à instaurer plus de certitude. Fondamentalement, elle ne comporte aucun risque.

Je vais faire quelques commentaires au sujet de ce que nous avons appris sur la proposition de la Farmer Rail Car Coalition dans divers documents et lors d'au moins une audience publique. La proposition de la FRCC repose sur le transfert immédiat des wagons et sur le règlement des détails plus tard.

Nous pensons que plusieurs éléments de la proposition de la FRCC sont faibles. En effet, pour commencer, cette proposition ne repose pas sur une base commerciale. Les représentants de ce groupe aimeraient obtenir les wagons pour une somme nominale. D'après son modèle d'affaires, la FRCC pense tirer ses revenus des chemins de fer qui, selon elle, bénéficient d'un excédent de revenus selon le régime des plafonds de revenus actuels associé aux frais d'entretien des wagons. Cette hypothèse est inexacte. Les chemins de fer ne reçoivent aucune subvention liée à l'entretien des wagons. Les sommes nécessaires à l'entretien des wagons proviennent directement de nos revenus, et de nulle part ailleurs.

En outre, la FRCC cite un chiffre qui, à notre avis, ne représente qu'une fraction des frais d'entretien des wagons. En effet, le chiffre cité ne correspond qu'aux réparations ordinaires, effectuées en atelier, et à la facturation hors réseau. Les frais liés au petit entretien en triage ou aux réparations de wagons lourdement avariés, au transport des wagons jusqu'à l'atelier de réparation et aux réparations planifiées n'ont pas été mentionnés. Et il est difficile d'évaluer dans quelle mesure leur proposition aura une incidence sur les emplois liés à la maintenance des wagons qui existent dans les Prairies à l'heure actuelle. Les prévisions de frais d'entretien avancées par la FRCC semblent exclure toutes les améliorations aux panneaux et aux trappes.

Mais tous ces investissements font partie de la proposition du Canadien Pacifique.

• (1540)

La question de la maintenance revêt une grande importance parce que l'analyse de rentabilisation repose sur les éléments de la maintenance, que la FRCC a intégrés à sa proposition.

Concernant la capacité, nous comprenons que la FRCC prévoit à l'avenir répartir les wagons entre divers producteurs ou sociétés céréalières. Nous avons tenté d'estimer quel serait l'impact financier lié au déplacement de tous ces wagons dans le réseau afin de les mettre là où on voudrait que nous les mettions, et nous croyons que cette décision entraînerait une augmentation d'environ sept millions de milles de parcours à vide. Nous allons transporter de l'air pour encore sept millions de milles de plus, essentiellement, ce qui revient à réduire la capacité de près de 4 000 chargements par année. Ces biens que la FRCC pourrait acquérir gratuitement, ne seraient assortis d'aucune responsabilité concernant l'approvisionnement en wagons, contrairement à la situation qui a toujours prévalu pour les chemins de fer, étant donné que la FRCC n'est pas une entreprise ferroviaire.

Dans l'ensemble, nous pensons que cette proposition comporte un élément de risque important. Ces gens n'ont aucune expérience en tant que propriétaire ou exploitant d'un grand parc de wagons d'une importance capitale, et nous n'avons aucune indication sur la manière dont ils ont l'intention de s'acquitter des obligations contractuelles dans l'éventualité où leur proposition ne donnerait pas les résultats escomptés.

• (1545)

Le président: Madame Szel, je suis désolé de vous interrompre, mais je dois tenir compte du temps qui nous reste. Vous avez déjà parlé pendant dix minutes, pourriez-vous conclure.

Mme Marcella Szel: Oui, je vais le faire. Je me rends tout de suite au résumé. Je vais conclure rapidement.

Sur la page du résumé, je voudrais seulement ajouter que le transport des céréales de l'Ouest en vue de l'exportation est une entreprise complexe qui repose sur l'interaction de nombreux

intervenants. C'est grâce à la participation de toutes les parties, y compris celle du gouvernement, aux lois connexes et aux consultations, que le Canada peut compter sur un réseau de manutention et de transport des céréales qui remplit ses promesses, et nous devrions nous efforcer de l'améliorer encore davantage.

Selon nous, c'est notre proposition qui est la plus susceptible de stimuler l'amélioration du système. Elle a le mérite d'y ajouter quelque chose, plutôt que d'en retrancher les éléments que je viens de mentionner.

Je voudrais aussi ajouter que si le gouvernement en arrive à la conclusion qu'il veut plutôt vendre les wagons sur le marché, dans ce cas, le Canadien Pacifique est tout disposé à présenter une offre dans ce contexte. D'une manière ou d'une autre, quel que soit le scénario retenu, nous pensons qu'il est possible de créer des modalités qui limitent l'augmentation des prix pour les agriculteurs.

Merci, monsieur le président.

Le président: Très bien, maintenant, monsieur Goldsworthy.

M. Ross Goldsworthy (vice-président, Produits en vrac, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Au nom du CN, j'aimerais remercier le comité de m'avoir invité à comparaître et je vous félicite de vous pencher sur cette importante question.

Je m'appelle Ross Goldsworthy et je suis vice-président des produits en vrac; je suis accompagné aujourd'hui de Paul Miller, vice-président des services de transport du CN.

Je sais que vous voulez passer le plus de temps possible à la période des questions, si bien que je vais essayer de rester assez bref.

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

Le défi consiste à parvenir à un équilibre entre les exigences des participants tout en aboutissant à une performance et une efficacité de haut niveau pour le système dans son ensemble. Finalement, c'est ce que font les chemins de fer, jour après jour.

Le transport des céréales par chemin de fer dans l'ouest du Canada ne se compare tout simplement pas à l'exploitation d'un train-bloc pour le charbon, la potasse ou le soufre destinés à l'exportation. Il s'agit en effet de trains composés d'au moins 100 wagons, dont les points de départ sont peu nombreux—moins de douze—qui sont exploités par un petit nombre d'exploitants, et qui se rendent dans seulement trois ou quatre installations de déchargement dans deux ports de la côte Ouest. Par comparaison, le transport des céréales dans l'Ouest canadien fait intervenir beaucoup plus d'expéditeurs; on compte près de 400 points de départ sur le CN seulement, desservis par de nombreux trains locaux et le transport exige des manœuvres d'aiguillage avant même d'atteindre la grande ligne ferroviaire du CN pour livraison à destination.

Le CN assure le transport des céréales de l'Ouest canadien par chemin de fer vers de nombreux ports ainsi que vers des destinations intérieures. Sur la côte Ouest, nous avons Prince Rupert et Vancouver. À la tête des Grands Lacs, nous avons Thunder Bay. Dans le Bas Saint-Laurent, c'est Montréal et Québec. Dans le golfe du Mexique, nous assurons le transport des céréales jusqu'à des ports comme Destrehan et Remy, en Louisiane. Ces dernières années, le Mexique est devenu une destination ferroviaire importante pour les céréales de l'Ouest canadien, étant passé de seulement 200 chargements en 1998 à 5 000 chargements par année aujourd'hui, ou 0,5 million de tonnes.

Les destinataires sont nombreux dans les grands ports également. Par exemple, à Vancouver seulement, on compte six silos terminaux de céréales qui appartiennent au pool du blé de la Saskatchewan, à James Richardson International, à Agricore United, à Cargill Canada, à Vancouver Wharves entre autres. Les destinataires intérieurs sont également nombreux au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Ce réseau est complexe, mais il marche bien. Il assure la livraison fiable et efficace des céréales.

Je suis heureux de pouvoir vous dire que, ces dernières années, nous avons considérablement amélioré la performance du système. Par exemple, la durée moyenne du cycle à destination des ports est passée de 16 à 17 jours au lieu des 20 à 25 jours du début des années 90. En termes de dépenses évitées, chaque journée de gagnée équivaut à une capacité d'environ 600 wagons dans le système, et à une économie de près de 45 millions à 55 millions \$ en dépenses d'équipement.

Ces améliorations s'expliquent par la responsabilité directe établie entre expéditeurs et transporteurs, l'accent étant mis sur la fluidité des opérations. Tout ce que cela veut dire, c'est que les wagons et la propriété des wagons ne représentent qu'un seul aspect d'un système complexe, qui fonctionne bien, et qui continue de s'améliorer.

Le CN possède actuellement près de 11 000 wagons dans son parc céréalier de l'Ouest canadien, y compris les 6 000 ou presque appartenant au gouvernement du Canada dont il est question aujourd'hui. Le reste de notre parc est constitué de wagons appartenant au CN ou en location auprès de sociétés commerciales.

Le wagon céréalier moderne idéal a une plus grande capacité que le wagon du gouvernement du Canada, tant en termes de volume que de charge limite maximum. Ces wagons modernes conviennent davantage au transport des cultures de plus faible densité comme le canola et l'avoine, et les cultures de plus grande densité comme le blé et les pois peuvent utiliser pleinement la capacité de transport des deux types de wagons et notre infrastructure renforcée.

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

• (1550)

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

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

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

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

Il nous faudrait bien sûr un nouveau contrat d'exploitation à long terme afin de faire l'investissement qui s'impose pour le remplacement des wagons et la remise en état du parc. Toutefois, si cela se faisait, je pourrais envisager que le gouvernement reste propriétaire, dans la mesure où il ne serait absolument pas tenu responsable du remplacement des wagons. Si le gouvernement décidait de se départir des wagons, il nous semblerait essentiel qu'il respecte un principe : protéger l'efficacité et la fiabilité du système. Il faut maintenir la responsabilité directe en ce qui concerne les décisions sur la répartition, comme c'est le cas aujourd'hui de l'exploitation ferroviaire des wagons. Est-ce que dans le cadre de son programme, la FRCC participera à la répartition? Actuellement, les locataires des wagons ne participent pas aux décisions liées à la répartition. Les wagons devraient continuer de former un parc commun. Je le répète, cette structure permet un maximum de souplesse, et une réaction rapide aux besoins de tous les intervenants. L'option avancée par la FRCC est qu'elle ferait la location des wagons à d'autres groupes plutôt que de la réserver strictement aux producteurs de céréales.

Les capacités et l'infrastructure voulues doivent être prévues pour assurer une bonne maintenance des wagons ainsi que l'entreposage de ceux qui ne sont pas utilisés, et il faut prévoir un financement adéquat pour lancer immédiatement un programme de renouvellement et de remplacement du parc. Si le CN est autorisé à acheter les wagons, il n'y aura pas de problème de transition ou à long terme. De même, si le gouvernement décide de garder les wagons et que nous continuons de les exploiter en vertu de notre nouveau contrat d'exploitation à long terme, nous croyons que des impacts négatifs sur la performance du système seront évités. Dans un cas comme dans l'autre, les wagons continueront d'être exploités et entretenus par l'exploitant actuel.

Au-delà de la question relative à la protection de l'efficacité et de la fiabilité du système, nous croyons que l'option choisie par le gouvernement de se départir des wagons devrait également répondre à deux autres principes : l'utilisation optimale de l'argent des contribuables et le respect d'un processus ouvert, juste et transparent. L'utilisation optimale de l'argent des contribuables est importante. La valeur comptable des wagons céréaliers du gouvernement équivaut à plus de 200 millions de dollars, d'après Transports Canada. L'utilisation optimale de l'argent des contribuables diminue également le risque de se faire accuser dans le contexte de la politique commerciale de pratiques ressemblant à des subventions.

● (1555)

Vous vous demandez peut-être pourquoi le CN s'intéresse à ces risques. Le droit compensateur imposé par les Américains sur le blé a privé les producteurs canadiens d'un marché important. Au cours des vingt derniers mois, aucun wagon du CN n'a transporté de blé de l'Ouest canadien jusqu'au marché intérieur américain. Avant l'imposition des droits compensateurs, le CN y acheminait 5 000 chargements de wagon par année, soit un demi-million de tonnes de blé canadien transporté vers le marché américain par le CN seulement. Je le répète, si le gouvernement décide de recourir aux appels d'offres, le CN présentera une soumission.

Nous sommes d'avis que les sociétés de chemin de fer ont de nombreux motifs impérieux d'être propriétaires ou de continuer à utiliser et à entretenir les wagons-trémies du gouvernement.

Premièrement, les sociétés de chemin de fer utilisent une flotte vraiment commune dont les wagons sont interchangeable. Nous sommes préoccupés par la proposition de la Farmer Rail Car Coalition, et nous pensons qu'elle ouvre une boîte à surprise sur le plan de l'exploitation : de la répartition des wagons entre expéditeurs et destinataires, en passant par les priorités contradictoires et concurrentes, de nouveaux retards dans l'attribution des wagons en fonction des commandes. Tous ces facteurs pourraient ajouter des retards aux cycles des wagons, réduire la capacité du parc et avoir une incidence négative sur la productivité et la fiabilité du système.

Le président : Pourriez-vous vous résumer, maintenant, s'il-vous-plaît?

M. Ross Goldsworthy : En conclusion, le défi du CN, en tant que fournisseur de services de transport, consiste à maintenir un équilibre entre les exigences et les besoins de toute la chaîne d'approvisionnement, de tous les participants, et non seulement d'un segment d'entre eux, comme dans la proposition de la FRCC et celle de la Farm-Industry Partnership. Tout en parvenant à maintenir cet équilibre, nous nous efforçons d'aboutir à une performance et une efficacité de haut niveau pour le système dans son ensemble.

J'incite tous les membres de ce comité à se poser une question essentielle : quelles sont les mesures précises que la FRCC ou encore le groupe du Farm-Industry Partnership peuvent prendre afin de seulement maintenir la performance actuelle du système?

Merci.

Le président : Merci.

Je vais maintenant passer à la période des questions.

M. Batters va commencer.

M. Dave Batters (Palliser, PCC) : Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci aux représentants du Canadien Pacifique et du CN qui se sont déplacés aujourd'hui pour venir nous entretenir de cette question très importante—l'éventuelle cession des wagons-trémies. Il s'agit

vraiment d'une question d'une importance cruciale. Et pour de nombreuses raisons.

Je suis ici aujourd'hui, d'abord et avant tout, parce que je m'inquiète au sujet des producteurs de ma circonscription et de tous les producteurs de ce pays, et de l'impact que cette décision aura sur les tarifs marchandises. Et je pense aussi que l'un des facteurs essentiels à considérer, et on y a déjà fait allusion, est de prendre la meilleure décision pour le contribuable canadien. On estime que ces wagons valent de 150 à 200 millions \$ en biens de l'État. C'est un facteur clé.

Monsieur le président, de combien de temps est-ce que je dispose?

Le président : Sept minutes.

M. Dave Batters : Parfait.

J'ai participé à la séance d'information technique que le ministre Lapière a organisée le 1er novembre sur cette question. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce qui s'y est dit. À la fin, la plupart d'entre nous s'étaient mis d'accord—à majorité des intervenants, je crois, qui se trouvaient dans la pièce—et à mon avis, le ministre aussi, et en étaient venus à la conclusion que ce dont nous avons besoin avant que le Cabinet ne prenne sa décision, c'est d'une évaluation précise des frais d'entretien de ces wagons-trémies.

Et ce sera ma première question pour les deux compagnies de chemin de fer. Vous administrez de bonnes entreprises. Vous le faites depuis un certain nombre d'années. Je suis convaincu que vos analyses de coûts comportent certaines indications concernant les frais d'entretien de ces wagons, sur une base annuelle—des frais de base—que vous pourriez communiquer aux membres de ce Comité. Donnez-nous une moyenne. Toute la question qui consiste à déterminer quelle proposition mérite d'être acceptée repose dans une grande mesure sur cette information. Et elle fait l'objet de ma première question.

La deuxième, qui s'adresse aussi aux deux compagnies de chemin de fer, est la suivante. Vous avez mentionné que les chemins de fer versent chaque année au gouvernement fédéral des droits supplémentaires lorsqu'elles utilisent les wagons autrement que pour le transport des céréales de l'Ouest, c'est-à-dire pour le transport en retour d'autres produits. J'aimerais que les deux compagnies me disent combien elles paient chaque année pour le retour à charge de produits autres que les céréales de l'Ouest.

Voici ma dernière question : pouvez-vous expliquer au comité pourquoi vos propositions seraient les plus avantageuses pour les producteurs de ma circonscription et les producteurs de tout le pays pour ce qui est de limiter les tarifs des marchandises? Pourquoi votre proposition est-elle la meilleure des quatre pour faire économiser les producteurs?

Merci.

Trois questions, s'il-vous-plaît, monsieur le président.

● (1600)

Le président : Nous pourrions peut-être commencer avec le Canadien Pacifique, vous pourriez répondre à la première question. Ensuite, les chemins de fer nationaux pourraient répondre à la même question. En alternance.

Madame Szel ou madame Weiss.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD) : Seulement pour obtenir des précisions concernant les questions de M. Batters, je pense qu'il s'adresse aux deux compagnies de chemin de fer, parce qu'elles peuvent avoir une réponse différente. Aussi, les deux vont répondre à la première question à tour de rôle, est-ce bien cela?

Le président: Oui.

Madame Szel.

Mme Marcella Szel: Merci de votre question.

En ce qui concerne votre première question visant à évaluer les frais d'entretien des wagons-trémies, nous avons déjà transmis certains renseignements à cet effet à Transports Canada, à sa demande. Les renseignements en question ne précisent pas de quel type de wagon il s'agit, parce que nous ne disposons pas de données wagon par wagon. Donc, il s'agit de coûts moyens. Nous nous ferons un plaisir de vous transmettre tous les renseignements que nous avons fournis à Transports Canada.

Le président: Merci.

Monsieur Goldsworthy.

M. Ross Goldsworthy: Bien entendu, le CN comprend que l'on accorde beaucoup d'intérêt au montant consacré à l'entretien. De notre point de vue, il s'agit d'un renseignement confidentiel de nature commerciale, parce que si ces wagons se retrouvent au coeur d'un processus d'appel d'offres, ces données feront partie de notre proposition. Je peux seulement vous dire que nous dépensons les sommes requises pour maintenir ces wagons en bon état, et à notre avis, c'est beaucoup plus que le montant de 1 500 \$ avancé par les autres parties. Nous sommes également en pourparlers avec l'organisation afin qu'elle puisse, je suppose, transmettre l'information à Transports Canada concernant les frais réels de l'entretien, ce qui est un projet en cours.

M. Dave Batters: Le CP a mentionné qu'il était disposé à fournir ces renseignements au Comité, peu importe les moyens utilisés pour y arriver. Peut-être le CN serait-il prêt à faire de même, du moins à huis clos. Je vous laisse le soin d'y réfléchir. Le CP est prêt à divulguer cette information.

Je pense que ce à quoi je veux en venir, monsieur Goldsworthy, c'est votre commentaire comme quoi la proposition de la FRCC évaluait ces frais à 1 500 \$. Il vous incombe de nous prouver que les frais d'entretien sont supérieurs à ce montant. Cela ne pourrait que servir votre cause.

Le président: Merci.

Deuxième question.

Mme Marcella Szel: La deuxième question vise des renseignements que, sincèrement, j'aimerais vous fournir. Malheureusement, nous sommes sous le coup d'une disposition relative à la confidentialité avec le gouvernement du Canada concernant les frais « d'autres utilisations ». Alors, je ne sais pas quoi vous dire.

Le président: Les responsables du Ministère doivent arriver vers 16 h 30, et nous pourrions leur poser la question.

Monsieur Goldsworthy, je suppose que vous allez nous donner la même réponse.

M. Paul Miller (vice-président, Services du Transport, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Je serai franc avec vous. J'ignorais que nous étions tenus à respecter la confidentialité à ce sujet, mais je suis sûr que c'est vrai. Je pense que nous sommes assujettis à la même loi. Nous avons les chiffres ici, et nous pourrions les confirmer avec les représentants de Transports Canada, qui sont vos prochains témoins, et ils pourront ensuite...

M. Ross Goldsworthy: Il suffit de dire que ce sont des montants très élevés, qui se chiffrent en millions de dollars.

Le président: Troisième question.

Mme Marcella Szel: Dans sa troisième question, M. Batters s'inquiétait de savoir si notre proposition permettrait aux agriculteurs de la région de Palliser de réaliser des économies.

M. Dave Batters: Les agriculteurs de l'Ouest canadien. En quoi votre proposition serait-elle la meilleure des quatre afin que les tarifs soient moins élevés pour mes producteurs et pour tous les autres?

Merci.

Mlle Janet Weiss (directrice générale, Céréales, Marketing et ventes (vrac), Chemin de fer Canadien Pacifique): Pour vous situer en contexte, de toute évidence, les tarifs marchandises ou les revenus totaux que retirent les chemins de fer pour le transport des céréales de l'Ouest canadien vers l'exportation dépendent des plafonds de revenus qui limitent essentiellement notre capacité de réaliser des gains. Nous prévoyons que notre proposition n'aura aucune incidence sur ce plafond. Le premier jour, il n'y aura rien de changé. Les wagons qui font déjà partie du parc continueront d'être utilisés à bon escient, sans que cela entraîne des coûts ou des risques additionnels.

Je ne pense pas que notre proposition entraînera nécessairement des économies pour les agriculteurs, mais plutôt qu'elle les protégera contre beaucoup de frais futurs, et ces frais sont vraiment fondamentaux. Toute perte d'efficacité entraîne l'ajout de wagons additionnels dans le réseau, et cela se traduit par des frais futurs que les agriculteurs seront à même de ressentir. Nous entrevoyons une solution très sûre et comportant de très faibles risques.

• (1605)

Le président: Monsieur Miller ou monsieur Goldsworthy.

M. Ross Goldsworthy: Pour remercier sur ce que vient de dire ma collègue, évidemment ses commentaires au sujet du plafond des revenus sont tout à fait pertinents, mais ceux sur l'efficacité du système le sont encore davantage. Comme je l'ai déjà mentionné, une détérioration d'une journée dans le cycle correspond à 600 wagons, ce qui dans l'état actuel des biens équivaut à près de 45 à 55 millions \$. De notre point de vue, les chemins de fer offrent une meilleure garantie que l'on répondra efficacement à tous les besoins des producteurs, et pas seulement à ceux de certains segments précis. Nous offrons ce qui, à notre avis, représente un moins grand risque pour un système fiable et doté d'une logistique efficace qui est absolument essentielle pour acheminer les produits des agriculteurs sur le littoral ou sur le marché qui les intéresse, dans les délais prévus. Nous n'entrevoyons aucune difficulté sur le plan de la transition concernant le transfert, ou la vente ou la renégociation des ententes d'exploitation avec les compagnies de chemin de fer contrairement aux autres propositions.

La structure globale que la FRCC présente ne fait qu'ajouter des frais marginaux au système, et quelqu'un devra les assumer. Je le répète, nous offrons également la possibilité de réaliser plus rapidement la remise en état du parc et ce genre de choses qui, selon nous, contribueront à réduire les incidences financières futures pour les agriculteurs.

Le président: Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour.

Je suis un député du Québec, donc les opérations des wagons-trémies me sont moins familières, mais je vois quand même que c'est très utile au Canada. En 1996, le gouvernement avait indiqué son intention de vendre ces wagons. Pour diverses raisons, cela n'a pas encore été fait. Je voudrais savoir quelle est vraiment l'importance d'acquérir ces wagons plutôt que de payer un loyer pour les utiliser, ce qui, je suppose, est la situation actuelle. Vous pourrez me corriger si ce n'est pas le cas.

Est-ce que le gouvernement devrait absolument confirmer son orientation qui consiste à vendre ces wagons pour faciliter l'opération de transport que vous devez effectuer? Mes questions s'adressent aux deux compagnies.

[Traduction]

Le président: Qui veut commencer? Allons-y avec le CN.

M. Paul Miller: Merci, monsieur, de votre question.

En fin de compte, pour ce qui est de la manutention des céréales de l'Ouest canadien, le nombre de wagons est très important; il s'agit d'une fraction très importante du parc total destiné à ce transport. Un changement de propriétaire, toutefois, n'est pas une exigence absolue pour poursuivre efficacement les opérations pour les agriculteurs de l'Ouest canadien. Comme nous l'avons mentionné dans notre exposé, nous serions heureux de faire l'acquisition des wagons, mais tout aussi satisfaits si le gouvernement en conservait la propriété et s'il renégociait l'entente d'exploitation.

M. Ross Goldsworthy: J'aimerais ajouter quelque chose : nous avons présenté notre offre d'achat d'après les renseignements fournis par Transports Canada comme quoi nous devions présenter une offre. Mais comme je l'ai déjà dit, une nouvelle entente d'exploitation à long terme est aussi une option acceptable.

Nous avons surtout besoin d'un climat de sécurité qui nous permettrait de réaliser les investissements nécessaires pour la remise en état et le remplacement des wagons au fur et à mesure de leur détérioration—et ces investissements deviendront nécessaires. C'est dans ce sens que nous attendons une décision.

Le président: Madame Szel.

Mme Marcella Szel: Je pense que vous avez demandé s'il était nécessaire que le gouvernement vende les wagons pour que le système soit efficace.

• (1610)

M. Robert Carrier: Et quelle est votre opinion?

Mme Marcella Szel: Notre opinion est: non. À moins que le gouvernement ne souhaite posséder les biens, à notre avis le fait que le gouvernement vende ou cède les wagons ne contribuera aucunement à l'amélioration du système. C'est la raison pour laquelle nous proposons que le gouvernement en conserve la propriété et que l'on s'efforce plutôt d'adopter une entente d'exploitation plus moderne et plus pertinente par rapport aux réalités actuelles et futures, une entente qui tienne compte de certaines difficultés concernant la qualité des wagons, leur remplacement en temps voulu, etc.

Mais nous ne voyons pas comment le fait que quelqu'un d'autre en devienne propriétaire pourrait améliorer l'efficacité du réseau. Nous ne les achèterions que si on les mettait en vente.

Le président: Vous disposez de trois minutes, alors je vous en prie.

[Français]

M. Robert Carrier: Il y a une précision que vous ne m'avez pas fournie. Payez-vous un loyer actuellement pour l'utilisation de ces wagons?

J'ai cru comprendre que l'entretien fait par le gouvernement n'est pas suffisant, ce qui fait que vous accordez la priorité à leur achat, dans le but d'en faire l'entretien vous-mêmes à titre de propriétaire.

J'aimerais obtenir des précisions.

[Traduction]

Le président: Monsieur Miller.

M. Paul Miller: Pour ce qui est des frais de location, monsieur, lorsque ces wagons sont utilisés pour le transport des céréales de l'Ouest canadien en vue de l'exportation, il n'y a aucun loyer établi en fonction de la distance parcourue ou du temps d'utilisation; ces wagons nous sont fournis par la population du Canada. Lorsque nous utilisons les wagons pour ce qu'il est convenu d'appeler les utilisations de rechange—autrement dit, toute autre utilisation que celle qui concerne le service des céréales de l'Ouest canadien à l'exportation—alors, des frais d'utilisation quotidiens sont négociés et nous les versons à Transports Canada, ces frais sont établis chaque mois. Ils font également l'objet d'une vérification annuelle; et, au moment où l'on se parle, il y a justement une vérification en cours concernant nos paiements.

Pour votre deuxième question concernant l'entretien, non, ce n'est pas le gouvernement qui assume l'entretien des wagons parce qu'il en est le propriétaire; ce sont les chemins de fer qui s'en occupent. Toutefois, l'incertitude qui plane actuellement sur ces wagons nous a incités à nous demander si nous devons réaliser les importants investissements requis tant que ces questions n'auront pas été réglées.

Le président: Merci, monsieur Miller.

Madame Szel ou madame Weiss.

Mlle Janet Weiss: Je n'ai pas grand-chose à ajouter, si ce n'est que l'entretien est certainement adéquat et que ces wagons sont des équipements sûrs et utilisables.

Ces wagons ont vingt ans aujourd'hui. Naturellement, des choses peuvent se produire lorsque les wagons commencent à vieillir. Je pense que les deux chemins de fer sont tout à fait disposés à investir et à continuer de s'assurer que ces wagons sont en bon état de fonctionnement. Mais il nous faut plus de certitude concernant leur propriété ou du moins une entente d'exploitation avec le gouvernement avant de réaliser des investissements de ce genre, et c'est véritablement au coeur de la proposition du CP.

Le président: Merci.

Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Merci, monsieur le président.

Ma première question vise à savoir si une partie de cet entretien est réalisée aux États-Unis. Est-ce que tout l'entretien se fait au Canada?

Je pense que ma question s'adresse surtout au CN.

M. Paul Miller: Il se fait très peu d'entretien aux États-Unis, monsieur. Si un wagon tombe en panne pendant qu'il est en service aux États-Unis, et s'il a besoin de réparation et ne peut être remis en circulation dans son état, alors il sera réparé là où il se trouve.

M. Raymond Bonin: En fonction des besoins.

M. Paul Miller: Exactement, selon les besoins.

M. Raymond Bonin: Mais pas dans le cadre de la maintenance préventive.

M. Paul Miller: Non, monsieur.

M. Raymond Bonin: Et toute cette maintenance est effectuée au Canada?

M. Paul Miller: C'est exact.

Ce que nous aimerions faire, une fois que l'incertitude entourant ces wagons sera dissipée, c'est beaucoup plus que cela. En fait, nous sommes très fiers de notre atelier de réparation de Transcona, à Winnipeg, au Manitoba. Cet atelier convient particulièrement bien aux grosses réparations requises sur ce type de matériel.

M. Raymond Bonin: Monsieur le président, je pense que vous avez répondu en partie à ma deuxième question, mais j'aimerais néanmoins connaître la réponse du CP. Si ces wagons étaient mis à l'encan, ou peu importe la méthode choisie, et si une autre entité décidait de s'en porter acquéreur, quelles seraient les répercussions en termes de pertes d'emplois dans vos ateliers, et dans quelles villes? Si vous n'aviez plus à les entretenir, vous décideriez probablement de les louer des agriculteurs ou d'autres parties. Si vous n'aviez plus à en assurer l'entretien, cela entraînerait des pertes d'emploi au sein de votre entreprise.

Dans quelles villes?

Le président: Allez-y, monsieur Miller, si vous voulez.

• (1615)

M. Paul Miller: Nous avons environ 800 mécaniciens de matériel lourd dans l'Ouest canadien. Naturellement, ils ne sont pas tous spécialisés dans la maintenance de ce genre de wagons, mais cela fait partie de leurs attributions régulières.

Dans le cadre de certaines propositions que nous avons vues, si j'ai bien compris, la maintenance régulière de ces wagons, à supposer qu'elle continuerait de nous incomber, s'équilibrerait, et n'entraînerait aucune perte. Dans notre atelier de Transcona, nous administrons un programme de maintenance régulière pour environ 900 wagons, pas pour ces wagons en particulier, mais pour 900 wagons-trémies que nous avons l'intention d'examiner cette année. Cela correspond à environ 70 à 80 mécaniciens à temps plein.

Mlle Janet Weiss: Lorsque nous examinons notre réseau, et le programme actuel de réparations que nous avons mis en place dans l'Ouest canadien, plus ce qui est envisagé dans l'éventualité d'une nouvelle entente d'exploitation, nous estimons que cela représente autour de 100 emplois, ou même 125, plus particulièrement associés au parc de wagons-trémies. Si on répartit ce chiffre par province, évidemment, cela varie. Grosso modo, cela pourrait représenter 15 employés dans la province, et le maximum pourrait s'approcher de 40 employés.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Monsieur Karygiannis, vous aviez une question.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Merci de vous être déplacés et d'être venus nous faire part de vos préoccupations.

Je suis en train de jeter un coup d'oeil sur la documentation qui nous a été remise par le Chemin de fer du Canadien Pacifique. À la page 2 on y mentionne que 83 p. 100 des wagons ont une durée utile d'encore 20 ans.

J'aimerais savoir si vous avez mis en place un plan de cheminement critique, étant donné que même si les wagons appartiennent au gouvernement qui en assume la responsabilité, c'est néanmoins vous qui les louez, qui les réparez, et en assumez la

maintenance—et tout le bazar. Avez-vous mis en place un plan de cheminement critique—je m'adresse aux deux entreprises—tenant compte du fait que les wagons vont durer encore 20 ans, ou est-ce que vous attendez tout simplement le jour où le gouvernement dira qu'il veut les vendre, et alors vous accélérerez vos plans? Pouvez-vous nous faire part de vos plans de cheminement critique concernant les réparations et le cycle de durée utile de ces wagons?

Mme Marcella Szel: Merci.

Lorsque vous dites qu'ils appartiennent au gouvernement et que c'est lui qui s'en occupe, en réalité, c'est nous qui nous en occupons comme s'ils nous appartenaient. Ils font partie de notre parc et aussi de nos programmes de maintenance réguliers. Nous avons des normes très rigoureuses, très strictes et très élevées sur le plan de la sécurité pour tout ce qui concerne notre matériel, et il n'en va pas autrement pour ces wagons que s'ils étaient notre propriété. Aussi, même s'ils sont identifiés comme appartenant au gouvernement canadien, ou de l'Alberta ou de la Saskatchewan, nous les traitons comme s'ils étaient les nôtres pour ce qui est de la maintenance. Ils sont visés par tous nos programmes réguliers de maintenance.

Toutefois, en raison de l'incertitude qui plane sur ces wagons depuis un certain nombre d'années, ce que nous n'avons pas fait en revanche c'est de les améliorer dans le cadre d'un programme d'entretien prolongé, et c'est ce que nous nous proposons de faire. Ces programmes d'entretien prolongé pourraient corriger un certain nombre de problèmes que nous avons constatés et ils pourraient même prolonger la durée utile des wagons au-delà des 20 années prévues. C'est ce que nous avons l'intention de faire dès que l'incertitude aura été dissipée au sujet de ces wagons.

Mlle Janet Weiss: J'aimerais seulement ajouter quelque chose à ce que vient de dire Marcella. Un programme de maintenance pour les wagons prévoit en partie l'évaluation de la meilleure application et utilisation pour ce wagon. Aussi, nous examinerions ces wagons et, dans le cadre d'un bon programme de maintenance, nous envisagerions le remplacement des panneaux, le remplacement également des wagons par d'autres d'une capacité volumétrique de 286, et leur réaffectation à un autre produit, et l'utilisation d'une autre partie de notre parc de wagons-trémies. Nous possédons déjà 7 000 wagons ayant une capacité volumétrique de 286, c'est-à-dire une capacité volumétrique supérieure et mieux adaptée aux céréales. Nous examinerions la possibilité de les remplacer graduellement ou d'accélérer le mouvement pour l'utilisation de certains de ces wagons dans le transport des céréales. Cette décision profiterait réellement à l'ensemble du réseau, des sociétés céréalières qui s'occupent du chargement de ces wagons, jusqu'à nous, dans le contexte d'une utilisation mieux adaptée du matériel.

Le président: Monsieur Miller, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Paul Miller: Merci, monsieur le président, et merci à vous, monsieur Karygiannis.

Nous avons effectivement un plan, et nous aimerions aller de l'avant pour ce qui est de l'entretien lourd de ces wagons. Une fois qu'un wagon de marchandises a atteint l'âge de 22 à 27 années d'usage, si on n'entreprend pas des réparations importantes, on s'expose à ce que l'entretien régulier et le temps de panne montent en flèche.

Les réparations importantes sur ce genre de wagons peuvent se chiffrer jusqu'à 20 000 \$ par wagon. Il peut s'agir de remplacer les câblés, de renforcer les traverses, les panneaux et les trappes, comme le Canadien Pacifique l'a mentionné, ou alors de remettre en état les bogies, le dispositif de traction et ainsi de suite. Il n'en coûterait pas 20 000 \$ pour chaque wagon, mais seulement à titre d'exemple, le remplacement de quatre trappes pour ce type de wagons coûte 3 600 \$.

Étant donné le problème particulier que nous éprouvons avec les wagons en aluminium, lorsque l'on en tient compte dans les calculs, nous obtenons approximativement 3 000 à 3 500 wagons pour lesquels nous voudrions commencer le programme de révision majeure et, si on arrondit, de 2 000 à 2 500 wagons, la plupart en aluminium, que nous voudrions tout simplement retirer de la circulation pour les remplacer au fur et à mesure qu'ils deviendraient défectueux.

• (1620)

Le président: Merci, monsieur Miller.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Je n'ai que deux ou trois questions, et je dois reconnaître que j'ai déjà eu l'occasion d'avoir cette discussion avec chacun d'entre vous auparavant. Et vous pouvez me faire confiance, je vais consulter mes notes et m'assurer que vos réponses concordent. J'ai eu des questions après coup, et je pense qu'elles ont dû vous être transmises. Nous avons par la suite obtenu d'autres renseignements, et je vais tout simplement poursuivre sur ces questions maintenant.

Je m'adresse à l'un ou l'autre d'entre vous, parce que je suis sûre que vous allez me donner sensiblement la même réponse. Combien coûte l'un de ces wagons? À combien est-il évalué, approximativement?

M. Paul Miller: Je vous demande pardon, les wagons d'aujourd'hui?

Mme Bev Desjarlais: Oui, en effet, les wagons d'aujourd'hui. Laissez tomber ceux en aluminium; nous nous en occuperons plus tard. Les autres wagons, à combien sont-ils évalués chacun?

Mlle Janet Weiss: Un wagon neuf coûterait entre 85 000 et 90 000 \$ actuellement.

M. Paul Miller: Nous sommes d'accord avec ce chiffre.

Mme Bev Desjarlais: Et alors que nous essayons tous d'évaluer à combien se chiffre la maintenance, vous nous dites que vous ne tenez aucun registre par wagon concernant les frais d'entretien. Je dois vous dire que j'ai du mal à vous croire. Parce que, lorsque je me présente au garage avec ma petite Ford, que ce soit une Tempo ou autre chose, vous pouvez être assuré que le concessionnaire note le numéro de la plaque, et parfois, le numéro de série, et lorsqu'il me la rend, il me tend aussi la liste de tout ce qui a été fait.

Je me demande ce que l'on inscrit sur les demandes de services d'entretien lorsque ces derniers sont effectués, disons dans l'atelier de Transcona—les deux wagons sont réparés dans l'atelier de Transcona, n'est-ce pas?

M. Paul Miller: En fait, ils sont huit.

Mme Bev Desjarlais: Bon huit, d'accord. Merci.

M. Paul Miller: Nous conservons effectivement un registre de ces dépenses, par numéro de wagon, en ce qui nous concerne. Toutefois, il ne s'agit pas des dépenses réelles; il s'agit plutôt des dépenses engagées dans le cadre du système de facturation de l'Association of American Railroads parce que nous nous facturons les uns les autres,

dépendant à qui appartient le wagon, par exemple, si c'est nous qui effectuons les réparations. Nous ne notons pas le nom de l'employé ainsi que le nombre d'heures qu'il a passées et son taux horaire. Il s'agit plutôt d'une liste standard des frais de remplacement pour un train de roues, un registre ou encore...

Mme Bev Desjarlais: Je pense que les gens comprennent cela, dans le domaine de la santé, on sait que le système alloue un montant de 65 \$ pour un examen de la gorge, par exemple. Donc, je suppose que c'est un peu comme ça que vous fonctionnez?

M. Paul Miller: Oui, en effet, c'est un peu ça.

Mme Bev Desjarlais: Donc, vous tenez bien un registre par wagon afin d'établir le coût.

Mme Marcella Szel: Une répartition des coûts.

Mme Bev Desjarlais: Donc, une répartition des coûts.

La question à laquelle je voulais en venir est la suivante : y a-t-il d'autres coûts associés à celui-là, des coûts que l'entreprise doit assumer. J'imagine qu'une partie de ces coûts pourrait correspondre avec les frais que le CN ou le CP pourrait devoir intégrer à cela, c'est-à-dire les frais d'administration, les frais liés aux actionnaires, les frais de publicité et peut-être d'autres encore qui se retrouvent tous sous la rubrique des frais d'administration. En réalité, est-ce que ces coûts ne seraient pas inclus dans les frais d'entretien eux aussi?

M. Paul Miller: Je n'irais pas jusqu'aux frais de publicité ou aux frais liés aux actionnaires, mais certainement les frais généraux liés à la propriété des installations, et ainsi de suite.

Mme Bev Desjarlais: Très bien. Donc, cela pourrait expliquer pourquoi la Farmer Rail Car Coalition pense qu'il pourrait y avoir une différence entre les frais qu'elle devrait assumer pour l'entretien et ceux que le CN ou le CP devrait assumer, mais tant que nous ignorons le montant des frais assumés par le CN et le CP... Je reconnais que des contraintes commerciales y sont rattachées, et je comprends, mais nous savons tous qu'un comité possède les moyens de trouver assez facilement quels pourraient bien être ces coûts, et d'en faire l'évaluation. Je ne pense pas que vous vous rendiez justice en agissant comme s'il s'agissait d'un secret d'État. Et vous ne rendez pas justice au Comité non plus qui s'efforce de déterminer ce qui serait préférable pour les producteurs de céréales de l'Ouest canadien. Vous rendez les choses difficiles.

Vous avez mentionné les ateliers de Transcona, et je suis heureuse que vous ayez parlé de huit wagons, parce que j'ai eu l'impression durant votre exposé qu'il s'effectuait pas mal de travail dans les ateliers de Transcona. Comme j'ai appelé moi-même tous les ateliers du Manitoba afin d'évaluer la quantité de travail effectuée dans chacun d'eux, je savais qu'une bonne partie des travaux de réparation sur ces wagons n'était pas effectuée chez eux. Aussi, auriez-vous l'amabilité de dire au Comité où s'effectue la majeure partie de ces réparations en ce moment, s'il-vous-plaît?

• (1625)

M. Paul Miller: L'entretien régulier se fait à l'endroit où le wagon en a besoin. Actuellement, c'est à peu près tout ce que nous faisons pour maintenir les wagons en marche. Nous n'avons pas fait les gros investissements que beaucoup de ces wagons nécessiteraient. Le seul endroit où on fait un peu plus d'entretien est Melville, en Saskatchewan. On y répare les trappes et les panneaux parce qu'une aire de nettoyage permet de dépister les pièces défectueuses.

Mme Bev Desjarlais: Très bien.

Les chiffres que nous avons reçus du CP indiquent que, lors de l'inspection par Transports Canada, 80 p. 100 des wagons étaient en bon état et des réparations étaient requises pour les panneaux de 18 p. 100 d'entre eux. Mais si je me fie à vos chiffres, c'est plutôt 96 p. 100 des wagons qui étaient en bon état.

Mme Marcella Szel: Dans un état passable.

Mme Bev Desjarlais: Passable, d'accord. Je crois que nous pouvons en déduire que peu de wagons ont besoin de travaux majeurs si, après inspection, ils sont déclarés en bon état. Je suis étonnée de vous entendre dire que les travaux majeurs n'ont pas été faits alors qu'un rapport d'inspection de Transports Canada indique que les wagons sont en très bon état—selon vos chiffres, 96 p. 100 sont en bon état. Je suis un peu médusée. Où est la vérité? Soit ils ont besoin de réparations majeures, soit ils n'en ont pas besoin!

M. Paul Miller: Si vous me le permettez, je préciserai que l'entretien vise la sécurité et l'état de chargement des wagons. Toutefois, vu l'âge moyen de la flotte, on arrive à une période où tout wagon de marchandises, peu importe la catégorie, exige un reconditionnement en atelier.

Les wagons ont une durée de vie de 40 ans, et même de 50 ans. Selon le type d'usage et le type de wagon, après une période allant de 22 à 27 ans de service, tous les wagons devraient passer à l'atelier pour subir des réparations majeures comme le reconditionnement des organes de roulement, des bogies, etc. Autrement, le remplacement de pièces isolées devient tout à fait inefficace et le coût total sera plus élevé à cause du temps d'immobilisation.

Mme Bev Desjarlais: Dans ce cas, ai-je raison de dire que le gouvernement canadien, à qui les wagons appartiennent jusqu'à nouvel ordre, devrait conserver un registre pour chacun de ces wagons si on considère que leur valeur à neuf s'élève à 85 000 ou 90 000 \$? Ce sont des sommes assez importantes. Serait-il exagéré d'exiger qu'un registre soit tenu pour chacun de ces wagons, qui indiquerait quand ils ont besoin de réparations majeures? Ou vaut-il mieux y aller au pif?

M. Paul Miller: Non. Quand nous entreprenons un tel programme de reconditionnement, quel que soit le parc visé, nous les inspectons par série. Dans chaque série certains wagons sont en plus mauvais état, et nous prévoyons un coût moyen. Nous planifions des réparations jusqu'à concurrence d'une limite légèrement au-dessus du coût moyen, et si le coût de réparation d'un wagon donné dépasse le plafond fixé, il est retiré.

Mme Bev Desjarlais: Êtes-vous en train de nous dire que vous savez combien de wagons du gouvernement avaient besoin de telles réparations?

M. Paul Miller: C'est l'âge de la flotte qui nous le dit. Avant d'entamer la planification détaillée du programme, nous ferions l'inspection d'un certain nombre de wagons.

Mme Bev Desjarlais: Vous vous fiez seulement à l'âge. Vous ne vous fiez pas...

Le président: Madame Desjarlais, je suis désolé, mais...

Mme Bev Desjarlais: Oui, j'ai terminé. C'est très bien.

Le président: Monsieur Scheer, vous aviez une question, je crois. Il reste une minute.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Je n'avais pas seulement une question, mais je ferai vite.

Pour poursuivre sur la même lancée, vous avez parlé d'un programme d'entretien prolongé, axé sur la qualité et du retrait des wagons qui nécessitent plus de réparations que le coût moyen établi.

Si vous effectuez les réparations majeures dont vous parlez—est-ce qu'il y aurait une incidence sur le plafond de revenu si vous faisiez plus de réparations que celles qui font partie du programme d'entretien courant?

M. Ross Goldworthy: Le plafond de revenu est simplement une formule mathématique, que le gouvernement a établie, très évidemment, pour limiter les revenus. Ce plafond est revu chaque année et il est ajusté en fonction de divers facteurs—c'est le gouvernement qui a le dernier mot.

Le président: Je suis désolé, le temps est écoulé. D'autres témoins attendent et la cloche sonnera, selon l'information que j'ai, à 17 h 15. Veuillez m'excuser de cette interruption.

Monsieur Karygiannis.

• (1630)

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur Gallaway, je réitère une question que j'ai déjà posée aux gestionnaires du CN concernant la gestion du chemin critique—je sais pertinemment que le CN applique cette méthode. Malheureusement, peut-être les hauts gradés du 21^e étage ne savent-ils pas ce qu'est la méthode du chemin critique, mais si je me souviens bien de mon passage au 12^e étage, nous utilisons cette méthode...

Le président: Pouvez-vous aller au but, parce que...

L'hon. Jim Karygiannis: L'essence de ma question est très simple. Seriez-vous en mesure de fournir au Comité les registres d'entretien de l'an dernier pour les wagons, indiquant les réparations à faire et celles qui ont été effectuées? Seriez-vous en mesure de nous fournir de tels documents? Cette façon de procéder s'appelle la gestion du chemin critique. C'est une méthode qui était utilisée au CN il y a 25 ans, quand je travaillais pour vous, et je suis certain que le CP en fait autant.

Mme Marcella Szel: Nous allons vérifier si ces documents sont disponibles.

M. Paul Miller: L'OTC nous a déjà demandé cette information, que nous préparons actuellement. Nous n'avons aucune objection à ce que l'OTC la transmette au Comité.

L'hon. Jim Karygiannis: Puis-je demander au greffier de faire le suivi?

Le président: Merci de votre visite. Il reste beaucoup de questions en suspens, mais nous sommes toujours pressés par le temps.

Je suspens la séance pour trois minutes, pour permettre aux témoins suivants de prendre place et de nous préparer.

Merci.

• (1630)

_____ (Pause) _____

• (1636)

Le président: Nous allons reprendre les travaux. Nous accueillons maintenant des représentantes de Transports Canada, que je connais toutes deux : Kristine Burr et Helena Borges.

Ai-je prononcé votre nom correctement? J'ai entendu quelqu'un dire « gorgeous », que votre nom rimait avec « gorgeous ».

Bienvenue à vous deux. Comme vous avez pu le constater, nous voulons faire avancer le dossier aujourd'hui. Si vous pouviez limiter votre exposé à dix minutes, nous l'apprécierons grandement. Le Comité a beaucoup de questions à vous poser.

Madame Burr, je vous en prie.

[Français]

Mme Kristine Burr (sous-ministre adjointe, Groupe des politiques, ministère des Transports): *Thank you, Mr. Chair.*

Monsieur le président, je suis heureuse de cette occasion qui m'est offerte de paraître devant le comité pour formuler des observations sur l'aliénation des wagons-trémies du gouvernement pour le transport du grain. J'espère que mes observations et réponses seront utiles aux membres du comité.

[Traduction]

Comme vous le savez sans doute, j'ai comparu devant le Comité permanent de l'agriculture et de l'agro-alimentaire au début de décembre. Je vais reprendre une partie des propos que j'avais tenus devant ce Comité. Vous comprendrez, je l'espère, que certains points importants méritent qu'on s'y attarde.

Le parc de wagons-trémies du fédéral comprend environ 12 400 wagons, acquis durant les années 1970 et 1980. Le gouvernement fédéral a mis en oeuvre le programme d'acquisition de wagons-trémies puisque les compagnies ferroviaires perdaient de l'argent dans le transport du grain à cause des tarifs réglementaires du « Nid-de-Corbeau » et que rien ne les incitait à investir dans l'achat de nouveaux wagons. Les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta ainsi que la Commission canadienne du blé ont également acheté des wagons-trémies à la fin des années 1970. Tous ensemble, ces wagons sont désignés comme « wagons du gouvernement ».

Les wagons du gouvernement représentent le gros du parc total des compagnies de chemin de fer servant à transporter le grain des Prairies. Au besoin, les compagnies de chemin de fer ajoutent aux wagons du gouvernement des wagons qu'elles possèdent ou louent d'entreprises de location. Il est bon de souligner qu'il s'agit d'un marché de location très important et actif en Amérique du Nord. Cela dit, il est possible pour les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs de grain d'obtenir des wagons autres que ceux du gouvernement auprès d'autres sources.

Comme il a déjà été mentionné, les wagons du gouvernement sont fournis sans frais de propriété au CN et au CP pour le transport du grain réglementé, c'est-à-dire le transport du grain d'exportation vers les ports de Vancouver, de Prince Rupert et de Churchill, ainsi que le transport national et d'exportation vers Thunder Bay. Lorsqu'ils ne sont pas utilisés pour le transport du grain réglementé, les wagons peuvent être utilisés pour d'autres services comme le transport vers les États-Unis. Les compagnies de chemin de fer assument des frais de services pour l'utilisation des wagons lorsque ceux-ci servent à d'autres fins. Le gouvernement fédéral perçoit de 10 à 15 millions de dollars annuellement des compagnies de chemin de fer en frais « d'autres utilisations » et autres frais comme le stationnement.

Dans le Budget de 1996, le gouvernement s'est engagé à aliéner le parc fédéral de wagons-trémies. Toutefois, cette transaction a été retardée pour diverses raisons importantes, dont les examens du système de manutention et de transport du grain effectués par le juge Estey et ensuite par M. Kroeger à la fin des années 1990. Une autre raison est l'expiration, à l'été 2002, du droit de premier refus des chemins de fer relatif à l'achat des wagons. Enfin, les wagons-trémies du gouvernement ont fait l'objet d'une contestation commerciale par les États-Unis. Ces facteurs ont été réglés et ne sont donc plus un obstacle à l'aliénation.

Bien que le gouvernement n'ait pas encore pris de décision relativement à l'aliénation des wagons, il a déjà reçu plusieurs propositions spontanées. La Farmer Rail Car Coalition a présenté une proposition détaillée selon laquelle elle achèterait le parc fédéral pour un prix minime et gérerait les wagons pour les fermiers des

Prairies. Transports Canada a procédé à un examen de diligence raisonnable de cette proposition unique. Nous avons fait appel à des conseillers financiers et juridiques externes pour nous aider. À la suite de discussions avec les conseillers financiers de TC, la FRCC a accepté d'apporter un certain nombre de modifications aux hypothèses sous-jacentes à sa proposition. Nos conseillers financiers ont conclu que, selon les hypothèses révisées, le plan d'affaires de la FRCC était réalisable. Nos conseillers financiers ont également évalué la capacité de la FRCC à payer davantage qu'un prix minime pour les wagons puisque nous sommes d'avis que le gouvernement souhaitera optimiser le rapport qualité-prix pour les contribuables s'il décide de transférer les wagons.

Le Ministère a aussi retenu les services d'un conseiller juridique du ministère de la Justice et de conseillers juridiques de l'extérieur pour examiner l'acte de constitution 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 nous assurer que son acte de constitution indique clairement le but, les objectifs, la composition du conseil d'administration, la transparence, la responsabilisation, la présentation de rapports et les autres questions de gouvernance de la FRCC.

Le CN a aussi présenté une proposition pour se porter acquéreur de sa moitié du parc fédéral. Le CP a proposé que le gouvernement conserve les wagons et conclue une entente d'exploitation à long terme avec les deux compagnies de chemin de fer. Ces propositions font également l'objet d'examen.

En décembre, une autre proposition a été reçue d'un groupe représentant certaines associations de producteurs de grain, la Western Grain Elevator Association, laquelle représente les grandes sociétés céréalères, et la Inland Terminal Association of Canada, soit les installations terminales intérieures propriétés des fermiers. À ce jour, seule une analyse préliminaire de cette proposition a été entreprise puisque celle-ci devra être élaborée pour que nous puissions en faire un examen plus approfondi.

Le Comité est déjà au courant de la tenue d'une séance d'information technique à Winnipeg, le 1er novembre dernier. Les représentants de Transports Canada, du CN et du CP ainsi que de la FRCC ont présenté des exposés aux intervenants de l'industrie céréalère et ces derniers ont eu l'occasion de poser des questions. Le ministre des Transports ainsi que certains députés des partis d'opposition ont assisté à la séance de Winnipeg en tant qu'observateurs.

● (1640)

Les représentants de TC ont précisé lors de la réunion à Winnipeg que les sept principes généraux suivants ont été établis pour guider le processus d'aliénation des wagons-trémies. Le premier et le plus important sera d'encourager l'efficacité, la concurrence, les bonnes pratiques commerciales et la responsabilisation du système. Deuxièmement, nous souhaitons 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. Nous voulons également minimiser le risque de contestations commerciales, notamment par les États-Unis; assurer un approvisionnement adéquat en wagons pour le transport du grain des Prairies; optimiser le rapport qualité-prix pour les contribuables; minimiser les répercussions financières sur les producteurs de l'Ouest et finalement, le dernier point mais non le moindre, assurer une transition ordonnée.

Les représentants de Transports Canada ont également identifié trois options clés lors de la séance tenue à Winnipeg. 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. Cela comprend un ensemble de sous-options, comme la vente des wagons au CN et au CP à la juste valeur marchande, une vente qui s'effectuerait par le biais d'un processus d'appel d'offres selon le prix le plus avantageux, ou une demande de proposition fondée sur d'autres facteurs en plus du facteur prix.

La troisième et dernière option, présentée à Winnipeg, consiste à négocier un transfert à la FRCC au moyen d'une transaction fondée le plus possible sur des principes commerciaux et qui permettrait d'optimiser le rapport qualité-prix pour les contribuables. Une variante de cette option serait un transfert négocié au groupe qui a présenté la proposition en décembre 2004.

Lors de la séance de Winnipeg, les intervenants ont été invités à présenter des questions par écrit à Transports Canada, au CN, au CP, ainsi qu'à la FRCC. Les réponses à ces questions ont été envoyées aux intervenants le 8 novembre 2004. En outre, le Ministère a invité les intervenants à communiquer leurs points de vue relativement aux différentes options d'aliénation et aux modalités possibles. Il a reçu des réponses de 23 organisations. Les commentaires des intervenants seront intégrés dans l'analyse que nous préparons à l'intention des ministres.

En plus de l'examen des propositions non sollicitées, nous avons entrepris un certain nombre d'autres activités en vue de la préparation d'une présentation au Cabinet. Nous avons commandé deux évaluations de la valeur marchande du parc fédéral de wagons-trémies. Les résultats sont confidentiels, mais ils seront utilisés comme points de repère pour évaluer les implications financières des différentes options. Nous avons retenu les services d'inspecteurs techniques pour examiner un échantillon des wagons afin de déterminer leur état, d'identifier les travaux de reconditionnement des wagons, s'il y a lieu, et de déterminer quels pourraient en être les coûts. Le rapport d'inspection devrait être présenté à la fin de mars prochain.

Je dois souligner que les inspecteurs ferroviaires de TC ont effectué une inspection de sécurité des wagons en avril 2002. Selon cette évaluation, les wagons-trémies respectaient toutes les exigences de sécurité et étaient généralement en bon état. De plus, une inspection axée sur les trappes et les panneaux des wagons-trémies a été achevée à l'été 2004. Selon les résultats, les trappes et les panneaux des wagons-trémies fédéraux sont en meilleur état que ceux des autres wagons-trémies utilisés pour le transport du grain des Prairies.

Une autre question importante soulevée est l'incidence possible que cette option pourrait avoir sur le plafond de revenus des compagnies de chemin de fer et, plus précisément, l'incidence éventuelle sur les plafonds de revenus qu'aurait un ajustement des frais associés à l'entretien des wagons. Comme beaucoup d'entre vous le savent, la Loi sur les transports au Canada (LTC) impose des limites sur les revenus que le CN et le CP peuvent tirer du transport du grain. On réfère habituellement à ces limites comme plafonds de revenus. Les plafonds de revenus sont différents pour le CN et pour le CP. L'Office des transports du Canada est responsable d'administrer les dispositions relatives au plafond des revenus et d'estimer les

revenus admissibles des compagnies de chemin de fer ainsi que leurs plafonds de revenus afin de s'assurer de leur conformité.

Comme je l'ai mentionné au début, le gouvernement fédéral offre présentement les wagons aux chemins de fer sans frais de propriété pour les mouvements associés aux plafonds de revenus. La LTC permet une révision des plafonds de revenus afin de tenir compte des coûts marginaux des chemins de fer découlant de l'aliénation des wagons-trémies du gouvernement.

Une question a été soulevée à savoir si oui ou non cela inclurait une révision qui tiendrait compte des frais d'entretien plus faibles des wagons. Nous avons demandé à l'Office d'évaluer les frais d'entretien qui sont compris dans les plafonds de revenus. L'Office a estimé une somme de 4 329 \$ par wagon-trémie par année. Transports Canada a publié un résumé du rapport de l'Office en avril dernier.

La FRCC affirme que, si elle achetait les wagons, elle pourrait confier à contrat l'entretien pour une somme d'environ 1 500 \$ par wagon par année, et que les économies réalisées en frais d'entretien compenseraient avantageusement les coûts de location qu'elle facturerait aux compagnies de chemin de fer. En conséquence, la FRCC est d'avis qu'en vertu de sa proposition, les plafonds de revenus des compagnies de chemin de fer seraient réduits ainsi que les taux de transport de marchandises payés par les fermiers.

Cette question en particulier a soulevé un grand nombre de préoccupations et d'interrogations. Nous entreprenons des études supplémentaires pour déterminer avec précision ce que seraient les frais d'entretien réels pour le type de wagons de la flotte. Nous avons demandé un avis juridique pour établir si le libellé actuel de la Loi permettrait ou non un ajustement à la baisse en ce qui a trait aux frais d'entretien. Nos avocats ont indiqué qu'une modification à la Loi pourrait être nécessaire pour clarifier le pouvoir de l'Office de réviser les frais d'entretien à la baisse.

Certains intervenants ont manifesté des préoccupations relativement aux répercussions commerciales possibles des différentes options d'aliénation. Les représentants de Transports Canada ont discuté de cette question avec des experts en commerce du gouvernement fédéral. La conclusion générale est la suivante : du point de vue du commerce, 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. De toute évidence, plus ils sont vendus à un prix raisonnable du point de vue commercial, plus cette dernière affirmation risque de s'avérer.

Monsieur le président, comme je l'ai indiqué au Comité permanent de l'agriculture et de l'agro-alimentaire, nous n'avons pas encore terminé notre examen des options. Nous devons compléter ce travail afin de permettre aux ministres de tenir compte des avantages et inconvénients de toutes les options, y compris les répercussions sur les producteurs et les autres intéressés. Il serait juste de répondre après avoir terminé l'examen des options.

Comme le ministre Lapierre l'a indiqué aux intéressés et au comité, il est impatient de soumettre la question à la discussion du cabinet. Nous espérons qu'il pourra le faire bientôt, et nous allons travailler d'arrache-pied pour lui permettre de le faire. Toute décision du gouvernement sur les wagons-trémies sera annoncée en temps utile.

Merci, monsieur le président. Ceci met fin à mon exposé.

• (1645)

Le président: Merci, madame Burr.

Nous allons entendre tout d'abord les questions de M. Batters.

M. Dave Batters: Je remercie les deux représentantes du Ministère de comparaître devant le Comité sur cette question fort importante. Je suis certain que le ministre Lapierre étudiera avec grand intérêt les conclusions du Comité avant de rendre sa décision, et qu'il attachera le même soin au rapport du Comité permanent de l'agriculture.

L'enjeu principal de ce dossier est le suivant. Mme Burr a fait allusion à une étude en cours sur les coûts d'entretien. C'est l'essence de notre débat d'aujourd'hui. Tout tourne autour des coûts annuels d'entretien de ces wagons. C'est d'ailleurs la conclusion unanime qui est ressortie de la réunion du 1er novembre. J'oserais demander aux représentantes du Ministère de nous dire en premier lieu pourquoi il a fallu tant de temps pour revoir ou mettre à jour les estimations des coûts d'entretien. Si je comprends bien, le dernier exercice de cet ordre remonte à 1992—à 13 années déjà. Auparavant, si je ne me trompe pas, la révision avait lieu aux quatre ans. J'aimerais savoir pourquoi nous nous retrouvons en 2005 complètement dénués de toute information précise sur les frais d'entretien de ces wagons.

Je me dois d'insister, avant de vous donner la chance de répondre, sur le fait que c'est le noeud de toute l'affaire. La FRCC prétend pouvoir assurer l'entretien annuel pour une somme de 1 500 \$ environ. Si c'est le cas, les agriculteurs, mes amis producteurs de Palliser, ont payé beaucoup trop cher, pendant une douzaine d'années, pour faire transporter leurs céréales. Si ces frais sont de 4 300 \$, comme semblent l'indiquer les estimations, alors le plan de la FRCC est tout simplement irréalisable. Ce n'est pas un plan d'affaires réaliste.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi c'est si long et comment vous réagissez à ce que je viens de dire?

• (1650)

Le président: Madame Burr.

Mme Kristine Burr: Monsieur le président, merci.

Les tarifs ont été établis en fonction des chiffres de 1992. À ce moment, on avait estimé le coût de l'entretien à 5 300 \$ environ. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais c'est quelque chose de cet ordre. À partir du moment où les tarifs ont été déréglementés, on procédait à un ajustement annuel de ce coût. Donc, chaque année, l'Office fixait une allocation pour l'entretien, qui incidemment était de 4 300 \$ l'an dernier. Si on compare, on constate une baisse. Cela pourrait s'expliquer par les gains de productivité des dernières années. C'est pourquoi nous avons demandé à l'Office de faire une évaluation exhaustive rétrospective à rebours afin de déterminer si d'autres changements se sont produits ces dernières années. Comme vous l'avez très justement rappelé, la question des coûts d'entretien actuels de la flotte est au coeur de ce dossier. C'est pourquoi nous examinons actuellement cet aspect.

Le président: Très bien. Monsieur Batters.

M. Dave Batters: Je me trompe ou vous avez bel et bien dit que l'allocation était ajustée toutes les années, que chaque année depuis 1992 on a refait un examen pour ajuster l'allocation pour l'entretien comprise dans les tarifs?

Mme Kristine Burr: L'Office ne fait plus d'évaluation approfondie des coûts antérieurs parce que cet exercice donnait lieu à des audiences et à une analyse laborieuses. Maintenant, l'Office ajuste le montant en fonction des éléments de coût, sur une base annuelle.

M. Dave Batters: Je vous assure que mes agriculteurs sont très intéressés à connaître les coûts réels d'entretien.

Ma prochaine question—je l'ai déjà posée aux représentants des chemins de fer mais leur réponse m'a semblé un peu hésitante—

concerne les prix de retour à charge imputés aux chemins de fer pour ramener des marchandises autres que les céréales de l'Ouest canadien. J'aimerais connaître le montant total facturé aux sociétés ferroviaires pour le transport de retour d'autres marchandises. Si j'ai bien compris, cet argent est versé au Trésor public. Je me demande pourquoi il n'est pas mis de côté pour payer des coûts éventuels de réparation ou pour le remplacement des wagons?

Mme Kristine Burr: Je crois que ce que vous appelez prix de retour à charge est fait le tarif imputé pour « autres utilisations ».

M. Dave Batters: Oui, c'est cela.

Mme Kristine Burr: Il s'agit de montants versés au Trésor chaque fois que les wagons servent à autre chose que le transport vers l'est des céréales d'exportation ou destinées aux marchés intérieurs.

C'est tout simplement une question de politique. La décision de verser ces revenus dans le Trésor public a été prise, je crois, en 1996 ou 1997.

M. Dave Batters: Merci.

J'ai une dernière question, monsieur le président.

J'ai envie de dire aux représentantes du Ministère : « Est-ce tout? » À l'heure qu'il est, est-ce vraiment tout? Nous avons quatre propositions en main, que nous avons reçues assez sporadiquement. La première a été celle de la FRCC. Puis les deux chemins de fer ont finalement décidé de déposer la leur. Et voilà qu'à la dernière minute, en décembre plus précisément, nous recevons la proposition d'un partenariat industrie-producteurs. Il me semble que le processus est un peu éclaté.

Y aura-t-il un appel d'offres officiel? Nous parlons d'un bien de l'État qui vaut entre 150 et 200 millions de dollars. Pourquoi ne pas avoir lancé un processus d'appel d'offres officiel pour l'aliénation de ces wagons?

La deuxième partie de ma question à Mme Burr est la suivante : vous avez indiqué que la dernière proposition déposée n'avait pas encore fait l'objet d'un examen satisfaisant, malgré le souhait annoncé du ministre de soumettre le dossier à l'examen du Cabinet avant Noël. Pouvez-vous nous confirmer que la proposition sera examinée sous toutes ses coutures et que des recommandations seront formulées selon les avantages et les inconvénients qu'elle présente avant qu'une décision ne soit rendue?

• (1655)

Mme Kristine Burr: Pour l'instant, rien n'a encore été décidé relativement à l'aliénation des wagons. Les ministres devront avant tout décider si oui ou non le gouvernement se départira des wagons et, dans l'affirmative, ils pourront ensuite déterminer quelle option sera retenue pour l'aliénation des wagons.

En ce qui a trait à la quatrième proposition, elle est encore très générale. Elle est loin d'être aussi détaillée que le plan d'affaires que nous a soumis la FRCC, notamment. Je crois d'ailleurs que les promoteurs attendent de connaître la décision du gouvernement avant de nous soumettre une proposition plus détaillée.

M. Dave Batters: Une dernière question, monsieur le président.

Le président: Rapidement, s'il vous plaît.

M. Dave Batters: À votre avis, n'aurait-il pas mieux valu imposer un délai aux parties, mettre en branle un processus d'appel d'offres officiel avec une date limite pour le dépôt des propositions, après lequel le ministre aurait rendu sa décision? En rétrospective, cette façon de faire n'aurait-elle pas été plus avantageuse?

Mme Kristine Burr: Rien ne nous empêche de le faire si les ministres décident d'aliéner les wagons.

Je tiens à préciser, monsieur le président, que certains intervenants de l'industrie céréalière et d'autres secteurs favorisent la conservation du parc de wagons par le gouvernement. L'aliénation ne semble pas faire l'unanimité, et c'est pour cela, entre autres, que le dossier sera soumis aux ministres.

Le président: Merci, monsieur Batters.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Bonjour. Ma première question sera brève. Je voudrais savoir quel est l'intérêt principal du ministère des Transports dans la vente de ces wagons. Quel est son but? Quels sont ses intérêts?

Deuxièmement, je me demande, advenant que vous disposiez de ces wagons, si vous pouvez prévoir qu'une offre sera faite à certaines entreprises autres que les grandes entreprises de transport que l'on connaît, soit le CN, le CP, etc. Par exemple, une entreprise de la circonscription de Vaudreuil-Soulanges avait écrit au ministre des Transports de l'époque, M. Collenette—c'est un dossier qui dure depuis longtemps—, au sujet de l'achat de certains wagons, qui seraient mis à sa disposition parce qu'elle en avait besoin. Il s'agit de l'entreprise Les Grains JP. Je sais qu'il existe trois entreprises semblables au Québec qui font, entre autres, du transport de céréales. Je me demande s'il serait possible, par souci d'équité commerciale et si vous allez de l'avant dans le processus de vente, qu'il y ait une bonne répartition de l'offre de ces wagons, plutôt que de limiter l'offre aux grandes entreprises.

Mme Kristine Burr: En ce qui concerne la deuxième question, je ne suis pas au courant d'autres groupes qui auraient exprimé leur intérêt cette fois. L'élargissement de l'offre est une question qui pourrait être examinée par le ministre.

Pour ce qui est de votre première question, je vais demander à Mme Borges d'y répondre.

Mme Helena Borges (directrice exécutive, Politique ferroviaire, ministère des Transports): La décision du gouvernement en 1996 de transférer ou de disposer des wagons-trémies était en accord avec les autres politiques relatives aux autres biens que le gouvernement possède, par exemple les aéroports, les ports. Le gouvernement veut céder toutes ses opérations dans le domaine des transports. C'est la raison pour laquelle il a pris cette décision.

M. Robert Carrier: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: J'aimerais soulever la question des utilisations de rechange et de l'affectation des droits perçus par le gouvernement canadien à cet égard.

Je suis contente que M. Batters nous ait fait remarquer que, une fois encore, de l'argent tiré du secteur des transports se retrouve dans le Trésor public. C'est le cas des droits de location des aéroports et d'une multitude de droits liés au transport, et c'est aussi le cas ici—je dois avouer que, jusqu'ici, je n'avais pas réalisé que cet argent entrait dans le Trésor.

Depuis 1996, si je vous ai bien compris, soit depuis l'instauration de ce processus, est-il raisonnable de dire que 108 millions de dollars de droits d'utilisation de rechange ont été versés au Trésor?

● (1700)

Mme Kristine Burr: Je ne suis pas certaine de ces chiffres. Certaines années, c'était aussi peu que 5 ou 6 millions de dollars. Tout dépend des autres utilisations qui sont faites.

Mme Bev Desjarlais: Si je fais la moyenne des montants de 10 à 15 millions que vous avez vous-même cités, j'arrive à 12 millions.

Mme Kristine Burr: Les recettes ont été assez substantielles les deux ou trois dernières années, probablement parce que les rendements des récoltes ont été plutôt décevants. Les wagons ont donc été moins utilisés pour leur fonction première, soit le transport des céréales.

Je tiens toutefois à préciser que cette décision a été prise à la suite de l'examen des programmes. À ce moment, il fallait trouver de l'argent pour renflouer le Trésor.

Mme Bev Desjarlais: Je comprends bien. Je voulais seulement rappeler que nous possédons un actif qui vaut entre 150 et 200 millions de dollars, qui a rapporté quelque chose comme 108 millions de dollars sur 9 ans... Pourtant, les producteurs céréalières de l'Ouest ne semblent pas avoir bénéficié d'une diminution au titre des coûts d'entretien. Bien entendu, l'utilisation à d'autres fins des wagons a certainement fait grimper les frais d'entretien. N'est-ce pas logique?

Mme Kristine Burr: En un mot, les wagons étant libres de frais d'utilisation, les producteurs de l'Ouest ont retiré un profit indirect des politiques en vigueur ces dernières années. Mais nous allons étudier la question de l'entretien, bien entendu.

Mme Bev Desjarlais: Parfait. Je crois que cette nouvelle pratique a complètement changé la donne.

En 1995, si ma mémoire est bonne, le vérificateur général s'est penché sur le secteur du transport des céréales de l'Ouest. Il avait alors étudié les différents programmes de fret en place. Depuis, le vérificateur général a-t-il examiné d'autres programmes, notamment celui des wagons-trémies?

Mme Kristine Burr: Non. Le transport céréalière a fait l'objet de plusieurs examens, dont vous avez certainement entendu parler—celui de M. Estey, notamment, et celui de M. Kroeger, bien entendu. Le comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada a également étudié ce secteur. Les examens ont toujours porté sur le domaine dans son ensemble, mais pas particulièrement sur les wagons-trémies.

Mme Bev Desjarlais: Je suis plutôt portée à faire confiance aux rapports du vérificateur général. Si on considère à quel point le Trésor en a bénéficié, il n'est jamais trop demandé d'en savoir plus.

Mme Kristine Burr: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'ajouterai un dernier point pour la gouverne de Mme Desjarlais. Nous avons fait une vérification de l'utilisation de rechange des wagons destinés au transport du grain de l'Ouest. Nous voulions nous assurer que le gouvernement fédéral et le Trésor—et, par conséquent, les contribuables—obtenaient leur juste part de revenus et qu'il n'y avait pas de pertes. À l'occasion, nous avons dû apporter des ajustements mineurs mais, en règle générale, nous pouvons confirmer que les revenus reviennent aux contribuables, sinon aux producteurs.

Mme Bev Desjarlais: Au cours de la vérification, était-il possible de contrôler si les wagons étaient parfois utilisés à d'autres fins alors que des céréales de l'Ouest attendaient d'être transportées?

Mme Kristine Burr: Je ne crois pas que c'était l'objet de la vérification; l'exercice à l'interne avait une portée beaucoup plus étroite. À vrai dire, nous voulions savoir si nous en avions pour notre argent.

Mme Bev Desjarlais: Loin de moi l'idée de suggérer que l'une des sociétés ferroviaires avait de tels desseins. Mais comme vous êtes ici, je vous ai posé la question, tout simplement.

Le président: D'accord. Si vous avez terminé, je donne maintenant la parole à M. Steckle.

M. Paul Steckle (Huron—Bruce): Je me retrouve de l'autre côté de la table aujourd'hui.

Je suis mêlé à ce dossier depuis sept ou huit ans maintenant. Jamais nous n'avons eu droit à des données claires au sujet des coûts d'exploitation, des coûts d'entretien des wagons. Les chiffres ont toujours tourné autour de 4 500 ou de 5 000 \$. Je crois que M. Batters n'a pas tout à fait tort de demander si les sociétés ferroviaires, le CN et le CP, n'auraient pas par hasard fait de très bonnes affaires... Si ce n'est pas le cas, alors il est très évident que la Farmer Rail Car Coalition va droit au désastre si elle maintient ses chiffres.

Je suis tout à fait d'accord avec les sept principes directeurs proposés pour orienter la décision finale concernant l'aliénation des wagons ou la conclusion d'un bail, ou encore une autre modalité pour nous débarrasser des wagons. Ils me semblent très valables. Je pense que le temps est venu de nous prononcer.

La FRCC donne une seule raison pour justifier sa demande d'acquisition, et c'est le service aux agriculteurs, qui auront à leur disposition des wagons pour le transport de leurs céréales vers l'est et vers l'ouest, selon la destination finale. C'est une intention très louable. Par ailleurs, la proposition semble très valable, mais il faut dire aussi qu'elle est incomplète. Quoi qu'il en soit, je crois que vous connaissez les chiffres manquants et que l'aliénation des wagons à la FRCC vous a semblé tout à fait juste à vous aussi.

Et voilà qu'arrive un autre groupe, sorti de nulle part, qui dépose une proposition à la dernière minute. Ce groupe ne s'est jamais présenté à notre Comité—je parle du Comité de l'agriculture.

À un moment donné, il faut se décider. Le dossier traîne depuis déjà trop longtemps. Il faut que les choses soient claires et qu'on arrive à des certitudes, pour que ce dossier aboutisse enfin. Tout ce préambule soulève beaucoup de questions sur les raisons de ces retards. J'imagine que vous en viendrez à savoir quels sont les coûts avant de décider à qui vous cédez les wagons et si la proposition de la FRCC est réalisable. Je suis certain que nous ne le saurons pas avant que la décision soit prise.

Êtes-vous certains que la décision sera prise dans le meilleur intérêt... Selon moi, un seul facteur est important : les agriculteurs de l'Ouest canadien doivent pouvoir faire transporter leur céréales à un coût avantageux. Je serais très déçu d'apprendre que les sociétés ferroviaires, sur lesquelles nous n'avons aucun contrôle, ont eu l'avantage. Je me demande même si le gouvernement ne devrait pas mettre des conditions à la FRCC afin de s'assurer d'obtenir les services nécessaires si jamais il lui vend les wagons.

Je veux que Transports Canada me garantisse que ses fonctionnaires comprennent bien pourquoi les wagons doivent être aliénés, si la décision va en ce sens.

• (1705)

Le président: Merci, monsieur Steckle.

Si vous voulez répondre, allez-y. Pour ma part, je tiens pour acquis qu'une partie de la question est d'ordre politique, madame Burr. Ce sont des décisions politiques.

Mme Kristine Burr: Oui, je crois bien que les ministres se perdront en conjectures sur certaines des questions les plus épineuses. Néanmoins, l'élaboration des principes mis de l'avant par Transports Canada visait un objectif particulièrement important, qui je crois rejoint vos préoccupations, monsieur : quelle que soit la décision prise, elle devra aller dans l'intérêt des agriculteurs de l'Ouest. Mais nous voulons aller encore plus loin en nous assurant que la décision permettra d'améliorer l'efficacité et l'efficacité de l'ensemble du système de transport des céréales, ce qui, en retour, bénéficiera certainement aux agriculteurs. Certaines des préoccupations et des inquiétudes que vous avez soulevées ont été prises en compte lors de l'examen des diverses propositions.

Le président: Avez-vous d'autres questions?

Monsieur Bonin, il reste deux minutes pour poser des questions.

M. Raymond Bonin: Je vais en faire bon usage. Je me demande sous quel angle aborder le sujet. À vrai dire, je me demande bien ce que nous faisons ici. Le Comité fait-il dans la micro-gestion? Je croyais qu'il avait déjà été décidé de vendre ces wagons. N'est-ce pas ce que vous avez dit plus tôt?

Mme Kristine Burr: Non, pas exactement. La décision a été prise en 1996, mais elle n'a pas été mise à exécution et les années qui ont suivi ont apporté leur lot de questions qu'il a fallu élucider. Par conséquent, avec la nomination de nouveaux ministres et l'élection d'un nouveau gouvernement, la question de savoir s'il faut aliéner ou non les wagons-trémies n'est pas encore réglée.

M. Raymond Bonin: Je sais qu'ils ne sont pas vendus, parce que nous en discutons. Mais la décision de vendre avait été prise en 1996.

Mme Kristine Burr: À ce moment, c'est bien ce qui avait été décidé.

M. Raymond Bonin: C'est exact. Depuis quand les comités voient-ils à la micro-gestion de la cession des biens? Allons-nous nous réunir chaque fois qu'il est question de céder un immeuble? Quel est notre rôle? Quel avis le Ministère attend-il de nous? Veut-il savoir s'il faut vendre aux agriculteurs à moindre prix? Le ministère des Travaux publics a-t-il une politique de vendre au plus offrant? Pourquoi ne leur posons-nous pas la question?

Cette réunion en est une de micro-gestion.

• (1710)

Le président: Je ne sais pas si vous souhaitez répondre à cette question, madame Burr. Allez-y, mais une chose est sûre : le Comité a décidé de se pencher sur ce dossier. Si vous avez des commentaires, n'hésitez pas à nous les formuler.

Mme Kristine Burr: Monsieur le président, nous sommes ouverts à tout conseil que le Comité voudra bien nous donner.

Le président: Merci beaucoup.

M. Scheer, maintenant. Il nous reste environ 15 minutes avant la cloche, qui sonnera à 17 h 30. Je vous en prie, monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer: Merci.

Quand vous avez évoqué l'éventualité de contestations commerciales rattachées à la vente des wagons, vous avez affirmé que plus nous nous approchions de la valeur marchande, moins les risques seraient grands. Est-ce que je me trompe si je dis que la vente des wagons à 1 \$ serait complètement insensée, ou cette offre reste-t-elle réaliste aux yeux de Transports Canada? Est-ce qu'on envisage encore de vendre les wagons à si bas prix?

Mme Kristine Burr: Comme je l'ai déjà dit, l'un des principes à respecter est l'optimisation du rapport qualité-prix pour les contribuables. Donc, la décision finale relativement à l'aliénation appartiendra aux ministres, mais nous leur recommanderons certainement de tenir compte de cet élément.

Je vais demander à Mme Borges d'élaborer un peu sur l'aspect commercial, parce que cette information vous sera certainement très utile.

Mme Helena Borges: L'enjeu commercial est au coeur des débats actuellement. Vous le savez tous, nous avons eu des démêlés avec les États-Unis pendant deux ans en raison d'un différend commercial. Selon la dernière décision, rendue l'automne dernier, ils nous ont imposé des droits minimes sur les wagons-trémies, soit 0,032 p. 100 la tonne. La décision est revue chaque année, mais c'est la situation pour l'instant. L'incidence est négligeable. Je le répète, si nous vendons à un prix qui se rapproche de la valeur marchande, ces droits seront sans doute abolis. De toute évidence, nous n'avons aucune garantie à cet effet, mais c'est le postulat de base : les droits ne pourraient pas être plus élevés parce que leurs wagons sont fournis gratuitement.

M. Andrew Scheer: Le gouvernement a une fiche assez mince jusqu'à présent pour ce qui est des différends commerciaux avec les États-Unis.

Vous avez dit aussi que l'élément des coûts d'entretien intégré au plafond de revenus avait déjà baissé de 5 400 à 4 300 \$. Est-ce exact?

Mme Kristine Burr: Plus exactement, de 5 200 à 4 239 \$.

M. Andrew Scheer: S'il a déjà baissé, pourquoi faudrait-il modifier la loi afin d'autoriser d'autres baisses dans l'éventualité d'une aliénation des wagons?

Mme Kristine Burr: L'Office nous a demandé de vérifier si la Loi sur les transports au Canada dans sa forme actuelle l'autorisait à faire de tels ajustements. Par mesure de prudence, nous ajouterions une autre modification si la Loi est modifiée. Nous y travaillons actuellement—la Loi conférerait un pouvoir très précis en ce sens à l'Agence.

M. Andrew Scheer: Si le gouvernement reste propriétaire—l'option du statu quo—, vous devrez envisager un programme de remplacement des wagons d'ici 20 ans environ. Allez-vous vous retirer complètement du secteur des wagons à céréales—au terme de leur vie utile, le gouvernement ne possède plus rien—ou allez-vous au contraire envisager un programme complet de remplacement, et remettre le pied à l'étrier pour un autre 40 ou 50 ans?

Mme Kristine Burr: Pour l'instant, il n'existe aucun projet de remplacement de la flotte. Nous présumons plutôt que, quand les wagons auront rendu l'âme, les sociétés ferroviaires fourniront des wagons pour le transport des céréales, selon les obligations réglementaires qui leur incombent à cet égard.

M. Andrew Scheer: Avez-vous une idée du temps que durera encore ce processus? Je sais que nous en avons déjà parlé, mais d'un côté le ministre annonce qu'il veut procéder avant Noël, mais il y a tellement d'aspects en jeu... Votre ministre ou un autre fonctionnaire

vous a-t-il parlé de dates cibles—avant l'été, avant la fin de l'été, ou quelque chose du genre?

Le président: Avant d'entendre votre réponse, j'aimerais rappeler à M. Scheer qu'il est difficile pour Mme Burr de répondre à une question concernant une décision du Cabinet.

• (1715)

Mme Kristine Burr: Oui. Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous ai aidée à vous déprendre des mailles du filet, pour cette fois.

Allez-y. Il vous reste quelques minutes. Je ne sais pas si quelqu'un d'autre...

M. Andrew Scheer: Si les sociétés ferroviaires entreprennent de remplacer les wagons-trémies, quelle partie des coûts les producteurs devront-ils assumer? Un wagon neuf coûte entre 85 000 et 90 000 \$. On peut penser que les contribuables n'auront pas à payer ces coûts si le gouvernement n'en est plus propriétaire.

Les coûts seront-ils refilés aux producteurs?

Mme Kristine Burr: Oui. La disposition relative aux plafonds de revenus prévoit que, dès la mise hors service d'un wagon, les sociétés ferroviaires peuvent imputer des frais pour leur remplacement. Bien entendu, les wagons ne seront pas tous remplacés en même temps. L'acquisition de la flotte a été étalée sur plusieurs années, de sorte que les wagons n'ont pas tous le même âge.

Le président: Y a-t-il encore des questions?

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Non. Je ferai une intervention après que les témoins auront quitté.

Le président: Donc, vous n'avez pas de questions pour nos témoins.

[Traduction]

Bien. Comme il ne semble plus y avoir de questions, j'aimerais remercier Mme Burr et Mme Borges de leur visite. La séance n'est pas encore levée. Nous avons un autre sujet à l'ordre du jour... Je vous remercie. Si vous voulez quitter maintenant, je vous en prie.

Certains membres du Comité sont déjà au courant que le ministre des Transports a proposé un candidat à la direction de Via Rail, en la personne de M. Paul Côté. Un communiqué de presse du 1er février précise que la nomination proposée sera renvoyée au Comité permanent des Transports. Comme vous le savez, le Règlement prévoit qu'un avis de nomination soit remis, et je crois que Mme St-Hilaire aimerait nous faire part de son intérêt à rencontrer M. Côté.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Vous m'enlevez les mots de la bouche, monsieur le président. Étant donné que nous l'apprenons par le communiqué de M. le ministre, qui nous avait assuré qu'il nous consulterait, je comprends qu'il s'agit d'une recommandation qu'il fait fortement au comité. J'espère que nous entendrons M. Côté rapidement, pour qu'il puisse régler les nombreux problèmes de VIA Rail.

[Traduction]

Le président: Très bien.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): J'irai plus loin. À mon avis, nous devrions l'inviter à une séance de notre Comité dès que possible.

Le président: D'accord. Nous pourrions y revenir lundi. Nous discuterons également à cette occasion des voyages du Comité et nous pourrions confirmer notre horaire. Je vous invite donc à réserver vos commentaires sur la question pour lundi prochain. Vous aurez alors tout loisir de vous exprimer.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Au sujet de la nomination, j'aimerais savoir quel est le processus d'examen exactement. Allons-nous être informés des antécédents de M. Côté? J'aimerais savoir quels sont ses qualifications et pourquoi on nous le présente comme l'homme de la situation? Avons-nous accès à cette information?

Le président: Nous allons la demander.

Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Il nous reste environ dix minutes avant la cloche. Vous avez effleuré la question du calendrier de voyage. Mais vous l'avez fait si rapidement que, si je n'avais pas été attentif, la question m'aurait échappé une fois de plus.

Le voyage prévu le 13 février m'embête plus particulièrement parce qu'il n'y a pas eu de préavis ni de consultation à ce sujet. Pourquoi ne pas en parler maintenant? Si nous attendons à lundi, il se sera déjà écoulé beaucoup de temps. Si nous pouvions régler la question maintenant, j'en serais fort aise.

Le président: Il y a eu une proposition concernant la date du 13 février pour entamer notre tournée. J'ajouterai que le Comité de liaison nous a accordé des fonds pour un voyage de deux semaines. Ce voyage, ces deux semaines, doivent avoir lieu... En d'autres termes, nous devons utiliser le budget avant le 31 mars. L'autorisation est tombée au moment de l'interruption des travaux de la Chambre, et c'est ce qui explique qu'il n'y a pas eu consultation.

J'ai rencontré le greffier en janvier, qui m'a alors remis une liste des comités qui seront en voyage en février et mars. Durant la semaine du 13 février, aucun comité ne sera en voyage, ce qui nous est apparu un moment idéal pour nous.

Maintenant, je sais pertinemment qu'il peut y avoir des conflits avec des engagements déjà pris, mais ce n'est rien de nouveau. Nous avons tous ce problème, ou du moins certains d'entre nous, à l'occasion. Mais si le Comité préfère annuler ce voyage, cela ne me pose aucun problème.

Monsieur Gouk.

● (1720)

M. Jim Gouk: Roger, je comprends bien pourquoi vous avez pris cette décision. Mais, première chose, nous ne sommes pas obligés de dépenser l'argent avant le 31. Nous pouvons tout simplement utiliser ce dont nous avons besoin, sans nous préoccuper de l'échéance. Nous pourrions demander du financement pour la semaine qui reste. Je suis certain qu'on ne nous le refusera pas arbitrairement si l'examen est en cours.

Deuxième chose, il y a toujours des conflits d'horaire. Par contre, plus les membres sont consultés à l'avance et moins il y a de risque de conflits. C'est le meilleur moyen de nous entendre tous ensemble.

J'ai parlé à des représentants d'autres partis de l'opposition qui ont aussi des conflits avec la date du 13 février. Même si nous sommes quatre de notre côté et que seulement deux feront partie du Comité itinérant, les travaux porteront sur les aéroports et, compte tenu de mon expérience, je devrais être l'une de ces deux personnes pour la grande partie du voyage, sinon la totalité. Malheureusement, je ne suis pas disponible cette semaine-là.

Je propose donc les semaines du 21 février, du 7 mars ou du 21 mars à l'examen du Comité. Nous pourrions commencer par l'est du Canada puisque nous sommes plus près, et conjuguer la visite à Washington D.C., pour réduire les distances à parcourir, avec notre voyage dans l'Ouest canadien. Nous devrions demander le budget maintenant pour pouvoir faire la semaine supplémentaire en avril.

Le président: Vous proposez la semaine du 7 mars ou celle du 21 mars?

M. Jim Gouk: Non. Je propose la semaine du 21 février, celle du 7 mars ou celle du 21 mars.

Le président: Désolé, j'avais mal compris.

M. Jim Gouk: N'importe laquelle de ces semaines me conviendrait. Je soumets cette proposition à l'examen du Comité.

Le président: Au moins une, sinon toutes ces semaines risquent de concorder avec le discours du budget. Je ne connais pas la date exacte, mais j'ai entendu au moins trois dates possibles, et elles tombent toutes durant cette période.

M. Jim Gouk: Alors la semaine du 21 février conviendrait le mieux. C'est la moins risquée.

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Moi aussi, je vous avais indiqué que je vérifierais mon emploi du temps pendant la période annoncée, et j'ai aussi un conflit d'horaires.

Je dois dire que le processus lui-même m'étonne un peu. Le fait de décider du calendrier de voyage du Comité des transports en fonction des déplacements des autres comités m'agace un peu. Si le Comité en vient à la décision qu'il doit se déplacer et que les autres doivent s'ajuster en conséquence, très bien. Si quelqu'un examinait les déplacements du Comité des transports—disons depuis 1997—, il constaterait que nous avons si peu bougé que c'est à se demander ce que nous faisons pendant tout ce temps! À mon avis, le Comité n'a aucune raison de se sentir coupable de choisir en premier les dates qui lui conviennent le mieux pour voyager et de laisser les autres tricoter autour. Nous devons nous affirmer. Ce sont des questions d'une grande importance, et nous devons nous assurer que le plus grand nombre de membres possible participent aux voyages.

Le président: Merci.

Madame Desjarlais, nous gardons tous un vif souvenir de nos tentatives de voyage il y a une année et demie environ.

Monsieur Batters.

M. Dave Batters: Monsieur le président, j'ai peut-être une solution. Tout simplement, des représentants de chacun des quatre partis pourraient avoir une discussion à ce sujet, après cette réunion ou à une date convenue, et consulter leurs collègues pour s'entendre sur une semaine donnée. Je sais qu'il est parfois difficile de communiquer, mais c'est selon moi l'unique et la meilleure solution.

Le président: Très bien.

Une dernière intervention de M. Bonin, mais je crois que le comité directeur pourra trancher.

M. Raymond Bonin: Monsieur le président, je n'ai pas de calendrier ni le détail des dates proposées mais, à mon avis, il n'est pas nécessaire de coupler notre visite à Washington et le voyage dans l'Ouest. Nous pourrions nous rendre à Washington le matin et revenir le soir à la date qui convient le mieux. Nous serions partis beaucoup moins longtemps.

Le président: Bonne suggestion. Merci.

Merci.

Parfait. Le comité directeur va se réunir et le greffier vous tiendra informés. Nous allons nous réunir au début de la semaine, ou demain peut-être.

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.