



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 011 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 22 juin 2006

—
Président

M. Gerry Ritz

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

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

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 22 juin 2006

•(0905)

[Traduction]

Le président (M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, PCC)): Bonjour, mesdames et messieurs. Je déclare la séance ouverte.

Nous poursuivons aujourd'hui notre étude sur la flotte de wagons-trémies et le rendement des sociétés ferroviaires.

Nous recevons aujourd'hui, du ministère des Transports, Kristine Burr, sous-ministre adjointe, Groupe des politiques; Helena Borges, directrice générale, Projets spéciaux, Groupe des politiques; et John Dobson, coordonnateur principal, Politiques de surveillance du grain, Politiques de transport terrestre. Je vous souhaite la bienvenue.

Nous recevons aussi, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, M. Mongeau, qui sera ici sous peu. Claude Mongeau est vice-président exécutif et chef de la direction financière. Nous avons aussi avec nous Paul Miller, vice-président, Services du transport. Aussi, de Chemin de fer Canadien Pacifique, nous recevons Judy Harrower, vice-présidente adjointe, Transport de produits agricoles, et Jim Buggs, directeur général, Gestion des wagons. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Nous vous accordons une dizaine de minutes environ pour faire un exposé, comme à l'habitude. Nous allons commencer par les représentants du ministère, si vous le voulez bien, et ensuite nous allons passer aux questions.

Mme Kristine Burr (sous-ministre adjointe, Groupe des politiques, ministère des Transports): Je vous remercie beaucoup. Bonjour.

[Français]

Monsieur le président, je désire remercier les membres du comité de m'accorder la chance de m'adresser à eux au sujet du parc fédéral de wagons-trémies, un sujet particulièrement important pour le secteur des grains de l'Ouest.

Je vais d'abord vous présenter le contexte historique, afin d'expliquer le rôle que jouent les wagons dans le réseau de transport. Je tenterai ensuite de répondre à des questions qui ont été soulevées par les parties intéressées depuis l'annonce faite par le gouvernement le 4 mai 2006.

[Traduction]

Monsieur le président, j'aimerais faire un survol de ce qui s'est passé ces dernières années. Dans les années 1970 et 1980, le gouvernement a fait l'acquisition des wagons-trémies, alors que les tarifs du Nid-de-Corbeau étaient en vigueur. Il s'agissait de taux maximums s'appliquant au transport du grain qui avaient été établis en 1897. Le gouvernement avait mis sur pied le programme d'achat des wagons-trémies parce que les tarifs du Nid-de-Corbeau étaient devenus tellement élevés que les sociétés ferroviaires ne parvenaient pas à récupérer leurs coûts. Autrement dit, rien ne les incitait à

investir dans l'infrastructure ou l'équipement nécessaire au transport du grain.

Pour remédier à ce problème, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest a été adoptée en 1984. Elle établissait des tarifs marchandises compensatoires fondés sur les coûts. L'établissement de tarifs marchandises compensatoires a fait en sorte que le gouvernement n'avait plus à contribuer à l'acquisition des wagons à grain. En 1996, le gouvernement a déréglementé davantage le système en abrogeant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et en incluant dans la nouvelle Loi sur les transports au Canada les règles régissant le transport du grain. Dans le budget de 1996, le gouvernement a annoncé son intention de se départir des 12 400 wagons qu'il possédait.

Toutefois, la transaction a été retardée pour diverses raisons, notamment une crise dans le secteur du transport du grain à la fin des années 1990, qui a entraîné la tenue d'examen du système de manutention et de transport du grain. Le premier de ces examens a été effectué par le défunt juge en chef Estey et le second, par M. Arthur Kroeger, ancien sous-ministre des Transports. À la suite de ces examens, le Parlement du Canada a remplacé en 2000 les taux maximums réglementés par un plafond des revenus dans le cadre de réformes visant le transport du grain appliquées par l'entremise de la Loi sur les transports au Canada.

Depuis 2000, monsieur le président, les revenus que les sociétés ferroviaires peuvent tirer du transport du grain de l'Ouest destiné à l'exportation sont plafonnés. Pourvu que leurs revenus ne dépassent pas un certain plafond, elles sont libres d'offrir des taux avantageux pour les grands trains-blocs. Cette approche visait à promouvoir l'amélioration du transport du grain en encourageant les plus grands trains à se diriger vers les ports, ce qui, en retour, contribuerait à accroître la vitesse avec laquelle le grain atteindrait le marché. Cependant, il faut signaler que l'établissement du plafond des revenus a exigé une réduction de 18 p. 100 des recettes des sociétés ferroviaires par rapport à celles qu'elles obtenaient en vertu de l'ancienne Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Comme vous le savez tous, le 4 mai dernier, le gouvernement a annoncé que, dans l'intérêt des agriculteurs et des contribuables, il allait demeurer propriétaire des wagons-trémies au lieu de les transférer à la Farmer Rail Car Coalition.

Cela étant dit, j'aimerais aborder trois grandes questions qui ont été portées à l'attention du comité, c'est-à-dire la surfacturation par les sociétés ferroviaires des travaux d'entretien, le remplacement de la flotte et les préoccupations concernant la gestion future des wagons.

Comme vous le savez, le plafond des revenus tient compte d'un certain montant pour l'entretien de la flotte de wagons-trémies. Cette somme est établie en fonction des coûts liés à l'entretien qui figurent dans le dernier examen quadriennal des coûts, qui a été mené conformément à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en 1992. Depuis cette année-là, les sociétés ferroviaires ont enregistré une hausse substantielle de la productivité dans la plupart de leurs activités, y compris l'entretien.

Auparavant, les travaux étaient effectués en majeure partie dans des ateliers d'entretien par des équipes nombreuses de mécaniciens, tandis qu'aujourd'hui, ils sont réalisés par des équipes d'une ou deux personnes dans des ateliers mobiles. Par conséquent, il s'est créé un écart entre la somme qui avait été incluse dans le plafond des revenus et le coût effectif des travaux d'entretien. Certains prétendent que cet écart prouve que les sociétés ferroviaires ont « surfacturé » les expéditeurs pour les mouvements réglementés du grain. Monsieur le président, le plafond des revenus fait l'objet d'une surveillance par l'Office des transports du Canada pour s'assurer que les sociétés ferroviaires le respectent. L'Office vérifie les recettes provenant des mouvements réglementés du grain pour déterminer si le plafond n'est pas dépassé. Les revenus effectifs n'ont jamais excédé le plafond, mais je dois dire qu'au cours des deux dernières années, les recettes d'une des sociétés ont légèrement dépassé le plafond.

Conformément aux règles, cette société a versé la somme excédentaire ainsi qu'une pénalité à la Western Grains Research Foundation. Il s'agit là d'une procédure qui avait été établie dans le cadre des réformes appliquées en 2000.

Le 4 mai dernier, le gouvernement a présenté le projet de loi C-11 à la Chambre des communes. Cette mesure législative propose des modifications à la Loi sur les transports au Canada pour que l'Office puisse faire mieux concorder les coûts et le plafond des revenus avec les coûts actuels d'entretien des wagons-trémies. Toutefois, tant que le projet de loi ne sera pas adopté, il sera impossible de modifier le plafond des revenus en fonction des coûts effectifs d'entretien.

• (0910)

Quant au remplacement des wagons-trémies, je dois dire que certains d'entre eux approchent de la fin de leur vie utile. Toutefois, comme les wagons ont été achetés au cours d'une période d'environ 25 ans, la majorité d'entre eux ont encore de nombreuses années de vie utile. Une petite partie de la flotte atteindra la fin de sa durée de vie utile au cours des prochaines années.

Monsieur le président, il est important de signaler que les sociétés ferroviaires ont l'obligation législative de fournir une quantité suffisante de wagons, en vertu des dispositions sur le niveau de service de la Loi sur les transports au Canada. Comme je l'ai expliqué plus tôt, le gouvernement a fait l'acquisition des wagons-trémies à une époque où les recettes des sociétés ferroviaires n'étaient pas compensatoires, ce qui limitait leur capacité d'investir dans la flotte. Comme nous le savons tous fort bien, la santé financière des sociétés ferroviaires est meilleure aujourd'hui, ce qui signifie qu'elles sont en mesure de s'acquitter de cette obligation législative. Elles ont déjà commencé à remplacer certains de leurs wagons à grain par des wagons-trémies plus grands et plus modernes. Comme elles ont la responsabilité de remplacer les wagons, ce sont elles qui sont mieux à même de déterminer quand les wagons de la flotte du gouvernement fédéral devraient être remplacés, compte tenu des perspectives économiques.

Il faut aussi signaler que le gouvernement avait acheté à l'origine environ 13 100 wagons. La flotte actuelle comporte environ 12 100 wagons, et je peux vous dire que ceux qui ont été mis

hors service ont été remplacés aux frais des sociétés ferroviaires et non du gouvernement. De plus, le nombre de wagons que possède le gouvernement fédéral correspond environ à la moitié des wagons à grain utilisés par les sociétés ferroviaires. Ainsi, les expéditeurs dépendent déjà en majeure partie des wagons des sociétés ferroviaires pour assurer le transport du grain. Par ailleurs, les sociétés ferroviaires ont déjà recours aux wagons à grande capacité, et on s'attend à ce qu'elles en utilisent de plus en plus. Grâce à l'utilisation de ces wagons à grande capacité, on aura besoin d'un moins grand nombre de wagons dans l'avenir.

Au cours des prochains mois, Transport Canada négociera de nouvelles ententes d'exploitation avec les sociétés ferroviaires. De même, le ministère négociera aussi un programme de remise à neuf. Les travaux de remise à neuf des wagons-trémies viseront notamment les portes et les trappes de chargement qui nécessitent des réparations, ainsi que d'autres éléments qui ont fait l'objet de négociations avec la FRCC.

Nous allons également mettre en place des systèmes de surveillance pour nous assurer que les travaux de remise à neuf seront effectués selon les normes qui conviennent, de sorte que les wagons-trémies appartenant au gouvernement fédéral soient en bon état et sécuritaires. Grâce à ces mesures, nous avons confiance que les producteurs de céréales continueront de bénéficier pendant de nombreuses années de la décision du gouvernement de conserver sa flotte de wagons-trémies.

Voilà qui termine mon exposé.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Burr.

Je vais maintenant céder la parole aux représentants du Chemin de fer Canadien Pacifique.

Mme Judy Harrower (Vice-présidente adjointe, Transport de produits agricoles, Chemin de fer Canadien Pacifique): Merci, monsieur le président.

Bonjour, chers membres du comité. Au nom du Chemin de fer Canadien Pacifique, j'aimerais remercier le comité de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui pour discuter de la flotte de wagons-trémies du gouvernement.

Je m'appelle Judy Harrower et je suis vice-présidente adjointe, Transport de produits. Je suis accompagnée par Jim Buggs, directeur général, Gestion des wagons.

Pour résumer en premier lieu le point de vue de notre société, je dirais que nous croyons que le gouvernement a pris une bonne décision lorsqu'il a décidé de conserver sa flotte de wagons-trémies. Cela contribue à assurer dans une certaine mesure l'efficacité et l'efficacité du système de manutention et de transport du grain. Nous nous réjouissons à l'idée de finaliser avec Transports Canada la nouvelle entente d'exploitation.

Avant de vous exposer plus en détail notre point de vue, je voudrais d'abord vous parler un peu de notre société, pour vous fournir un bon contexte. Ensuite, je vous décrirai comment fonctionne au CP le système de manutention et de transport.

Le CP joue un rôle important dans le mouvement de l'ensemble des produits de base. Nous assurons le transport à l'échelle du pays et ailleurs en Amérique du Nord. Notre siège social se trouve à Calgary, en Alberta. Nous employons à peu près 16 000 personnes dans toute l'Amérique du Nord, et environ 2,6 millions de wagons circulent chaque année sur nos voies ferrées.

Le CP vit actuellement une période extrêmement importante. Nous sommes en train de mettre en oeuvre une stratégie de revitalisation et d'expansion de notre infrastructure en vue de répondre à la croissance de la demande. Cette stratégie implique des investissements substantiels et une meilleure utilisation de nos biens en vue de maximiser la capacité. Bref, nous investissons dans notre entreprise — infrastructure, locomotives, équipes et wagons — dont je parlerai dans quelques instants.

Pour ce qui est de l'infrastructure, nous avons terminé la première étape d'un grand projet d'expansion de notre réseau. Les travaux, qui ont pris fin l'année dernière, ont coûté environ 160 millions de dollars et ont été réalisés dans le cadre de 25 projets distincts. Nous avons notamment construit et prolongé des voies de service, installé des voies à double section, etc.

Le CP est maintenant en mesure de répondre à une demande qui est 12 p. 100 plus élevée, à partir de Moose Jaw, en Saskatchewan, jusqu'au port de Vancouver, soit notre couloir où la demande augmente le plus rapidement. Cet investissement témoigne de notre engagement à contribuer de façon importante à soutenir le Canada en tant que pays exportateur de grains et d'autres produits de base et à constituer un solide maillon de la chaîne d'approvisionnement, en vue d'amener au Canada des importations à faible coût.

Je vais parler sous peu de la hausse du volume au fil des ans, mais je tiens pour l'instant à souligner que cette hausse est en partie attribuable à l'amélioration de notre capacité.

Plusieurs éléments nous ont donné l'assurance que le moment était propice à cet investissement. L'un des facteurs les plus importants était la stabilité en matière de réglementation et de politiques. La stabilité entre en ligne de compte quand il est question des principaux éléments d'actif que nous possédons, comme les wagons-trémies couverts dont nous discutons aujourd'hui. Le deuxième facteur est la capacité financière d'investir. Les clients doivent comprendre qu'en appuyant nos investissements, ils contribuent par conséquent à leur propre croissance.

J'aimerais maintenant parler du transport du grain. Pour faire en sorte que nos producteurs soient concurrentiels à l'échelle mondiale, le transport du grain doit être efficace, fiable et à faible coût. Les intervenants sont nombreux, qu'il s'agisse des organismes de commercialisation des grains — dont la Commission canadienne du blé — des exploitants de silos, des producteurs et des transformateurs qui utilisent des grains et des graines oléagineuses, des terminaux d'exportation, des consommateurs et des sociétés ferroviaires.

Ayant moi-même dirigé divers services consacrés au transport de produits de base au CP, je peux affirmer que le commerce des grains est le plus complexe par rapport au commerce de tous les autres produits de base. Les divers marchés du grain sont aussi très différents. Nous transportons du grain de l'Ouest depuis des centaines d'endroits jusqu'à plusieurs ports et nombreuses destinations au pays.

Notre système de commandes pour le transport du grain, MaxTrax, permet aux clients de commander plusieurs wagons à l'avance. Cela a permis d'accroître la fluidité du transport dans tous nos couloirs et à contribuer à réduire la durée du cycle ces dernières années.

Le système comporte ses problèmes, mais il fonctionne bien. Il permet de livrer le grain de manière fiable et efficace. Grâce à la déréglementation, le fonctionnement du système s'est nettement amélioré, surtout ces dernières années. Il continue de mieux

fonctionner, et cela améliore l'ensemble des services offerts aux clients.

J'ai mentionné plus tôt que j'allais parler brièvement de l'augmentation du volume observée du côté du transport du grain. Les volumes ont augmenté d'environ 25 p. 100 au premier trimestre par rapport à l'an dernier. Il y a quatre grands facteurs qui ont donné lieu à cette augmentation, selon nous. Premièrement, une meilleure coordination avec l'ensemble des intervenants au sein de l'industrie; deuxièmement, la réduction du cycle de rotation de wagons; troisièmement, le placement hebdomadaire des wagons sur les voies de service de nos clients; et quatrièmement, la hausse de notre capacité.

J'aimerais vous donner certains chiffres concernant notre rendement. La durée du cycle dans notre couloir de Vancouver pour le transport du grain était de 17 jours au premier trimestre de l'année par rapport à 20 jours à la même période l'an dernier. Cela représente une diminution de 15 p. 100. La durée du cycle dans notre couloir d'hiver a diminué de 7 p. 100.

Vous vous demandez peut-être pourquoi nous nous préoccupons de la durée du cycle. C'est parce qu'elle a une influence sur la capacité globale de charge. Une diminution d'une journée de la durée du cycle entraîne une augmentation d'environ 400 à 500 wagons à grain par année; une réduction de deux jours correspond à une hausse de 800 à 1 000 wagons, etc.

●(0915)

Nous sommes conscients que les producteurs agricoles de l'Ouest ont été confrontés à de grandes difficultés ces dernières années. Les principaux problèmes ont été la sécheresse, la capacité mondiale excédentaire, les politiques qui perturbent le marché, comme l'octroi de subventions directes, l'augmentation du prix des carburants et la montée des coûts des intrants agricoles. Mais ce ne sont pas des problèmes causés par le transport ferroviaire. Les plus récentes données compilées par Statistique Canada sur les coûts des intrants agricoles montrent que les intrants agricoles qui ont subi les hausses les plus considérables entre 1998 et 2005 sont la machinerie, les fertilisants et les carburants. Ils ont grimpé respectivement de 25 p. 100, 35 p. 100 et 65 p. 100. Par comparaison, les tarifs marchandises qui s'appliquent au transport réglementé du grain ont augmenté de moins de 10 p. 100 durant cette période. Il s'agit là d'une hausse moins élevée que celle du taux d'inflation au cours de la même période.

Je vais maintenant passer au sujet des wagons-trémies. Le CP s'est réjoui de la décision du gouvernement, qu'il a annoncée le 4 mai dernier, de demeurer propriétaire de sa flotte de wagons-trémies. Cette décision élimine l'incertitude à l'égard de la propriété des wagons et permet la mise en oeuvre d'initiatives visant l'amélioration du système de manutention et de transport du grain.

Bien qu'il soit prématuré de discuter des modalités précises de l'entente d'exploitation, je peux vous dire par contre qu'au cours des négociations, nous allons chercher à faire progresser le système de manutention et de transport du grain et à délaissier le statu quo. Nous allons nous attarder entre autres à l'utilisation des wagons. En élargissant les conditions d'utilisation permise des wagons du gouvernement fédéral, on nous inciterait ainsi à affecter au transport réglementé du grain une plus grande proportion de nos nouveaux wagons-trémies couverts à grande capacité et ultramodernes. Les détails restent à être réglés, mais il demeure que cela favoriserait l'amélioration du système de manutention du grain.

Nous avons deux principales préoccupations — à l'instar d'autres grands intervenants dans le secteur du transport du grain — concernant la location des wagons à la Farmer Rail Car Coalition. La première était l'arrivée d'une nouvelle organisation au sein du système de manutention et de transport du grain, qui est déjà très complexe; et la deuxième était la diminution probable de l'efficacité et de l'efficience du système, à cause d'un certain nombre de facteurs : la possibilité d'une hausse des coûts du transport de ligne et des coûts d'aiguillage, des travaux d'entretien plus complexes, l'impossibilité probable de rendre la flotte homogène et une diminution de la souplesse dont bénéficient les sociétés ferroviaires.

Le CP possède environ 25 000 wagons-trémies couverts. Ce nombre comprend 6 300 wagons du gouvernement fédéral, 1 000 wagons provinciaux et environ 18 000 wagons que nous louons ou dont nous sommes propriétaires. Notre objectif est d'utiliser les divers types de wagons-trémies de la manière la plus efficace possible et d'effectuer des améliorations et des ajouts lorsque le contexte du marché et les conditions économiques sont favorables.

Je suis très heureuse de vous annoncer aujourd'hui que nous sommes sur le point de recevoir 500 nouveaux wagons à grande capacité, qui ont été construits par la société Wagon d'acier national, au coût d'environ 40 millions de dollars. Ces wagons ont une capacité volumétrique de 16 p. 100 supérieure, une masse de contenu qui est 9 p. 100 plus élevée et ils sont 9 p. 100 moins longs, ce qui signifie que 10 wagons de plus pourront être ajoutés à une rame. Ces wagons sont dotés d'une barrière inférieure plus robuste, conçue pour les grandes vitesses d'aujourd'hui, et de dispositifs d'ouverture des portes plus puissants. Les portes sont beaucoup plus larges, ce qui accélère le déchargement, et elles sont beaucoup plus étanches. Les wagons s'ajouteront à notre flotte de 8 000 wagons-trémies couverts à grande capacité volumétrique.

La décision qu'a prise le gouvernement de conserver sa flotte de wagons-trémies et de négocier une nouvelle entente d'exploitation devrait nous fournir la certitude dont nous avons besoin pour planifier des améliorations, notamment l'acquisition d'autres wagons à grande capacité. Nous espérons, à l'issue de nos négociations avec Transports Canada, d'être en mesure d'utiliser un plus grand nombre de ces wagons pour le transport et la manutention du grain. Il reste encore bien des détails à régler avec le ministère au sujet de la nouvelle entente d'exploitation. Néanmoins, j'ose dire que la nouvelle entente apportera de nombreux avantages, notamment, pour n'en citer que quelques-uns, la capacité d'adapter la taille de la flotte en fonction de la demande d'une année à l'autre et durant les périodes de pointe; l'augmentation du nombre de wagons à grande capacité; la mise en oeuvre d'un programme destiné à accroître la qualité des wagons-trémies du gouvernement fédéral; et, de façon plus importante, la capacité de transporter efficacement des quantités de grain aux destinations visées.

En terminant, j'aimerais vous remercier de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant vous, et je vous répète que nous appuyons la décision du gouvernement de ne pas se départir de sa flotte et de négocier une nouvelle entente d'exploitation.

Merci.

• (0920)

Le président: Merci, madame Harrower.

M. Claude Mongeau, vice-président exécutif et chef de la direction financière du CN, vient de se joindre à nous.

Messieurs, vous pouvez y aller.

M. Claude Mongeau (vice-président exécutif et chef de la direction financière, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur le président.

Je suis ravi d'être ici avec mon collègue, Paul Miller, de l'exploitation, pour vous présenter brièvement notre point de vue et aussi, de façon plus importante, pour répondre à vos questions à propos de ce sujet important.

On a beaucoup parlé ces dernières années de la flotte de wagons-trémies et des coûts d'entretien, et je dois dire que les deux sont étroitement liés.

Ce qui a en majeure partie fait l'objet du débat, c'est la proposition, par la Farmer Rail Car Coalition, d'acquérir les wagons du gouvernement fédéral. Nous comprenons le point de vue de la Farmer Rail Car Coalition. Il est vrai qu'il faut se pencher sur le remplacement de la flotte à long terme. Ces wagons approchent de la fin de leur vie utile, et si nous voulons avoir dans l'avenir un système de logistique de calibre mondial, nous allons devoir remplacer ces wagons dans les prochaines années. Nous comprenons donc qu'il s'agit d'une question très importante.

Nous comprenons aussi très bien le motif de la Farmer Rail Car Coalition. Son objectif est de présenter une proposition qui permettrait de remplacer les wagons au fil du temps sans que cela n'entraîne des coûts supplémentaires pour les agriculteurs. Si j'étais un agriculteur ou un intervenant dans le secteur du grain, j'aimerais que le résultat soit le même au terme du processus.

Toutefois, l'approche proposée pose deux problèmes, à savoir un problème sur le plan de l'efficience du système et un autre en ce qui concerne l'effet compensatoire des coûts d'entretien, ou les prétendus coûts d'entretien excédentaires inclus dans le montant du plafond des revenus.

Je vais en dire un peu plus long au sujet du problème touchant l'efficience, mais je vais le faire à la fin, car j'estime important de vous dire tout de suite que nous sommes d'avis que la venue d'un autre intervenant au sein d'un système de transport du grain déjà complexe en minerait son efficience. Nous avons besoin d'un système qui favorise l'efficience, de sorte qu'au bout du compte, nous puissions offrir le meilleur service qui soit au plus faible coût possible. Il ne serait pas productif d'ajouter un autre intervenant, car nous aurions besoin au fil du temps d'un plus grand nombre de wagons, ce qui n'aiderait en rien la situation. Nous sommes ravis que le gouvernement ait décidé de conserver sa flotte de wagons par souci d'efficience.

L'autre problème concerne l'effet compensatoire des coûts d'entretien. La FRCC a proposé cette idée, car les sociétés ferroviaires devaient payer des frais de location, et que, afin d'éviter que les agriculteurs subissent une augmentation des coûts, il nous fallait un effet compensatoire. L'idée d'établir des coûts d'entretien excédentaires a fait l'objet d'une discussion. Le raisonnement était le suivant : si on augmente les frais de location, mais qu'on compense cette hausse par des coûts d'entretien excédentaires, il serait alors possible de transférer les wagons sans que cela n'augmente les coûts pour les agriculteurs.

Le problème, c'est que l'idée des coûts d'entretien excédentaires va à l'encontre de la réalité. Le CN est d'avis que le gouvernement s'est éloigné d'un système fondé sur les coûts il y a quinze ans. Dans les faits, nous ne sommes pas payés pour des travaux d'aiguillage, d'inspection ou d'entretien. Nous sommes payés pour veiller à ce que les wagons arrivent à destination de la manière la plus efficace possible et à un taux raisonnable pour les agriculteurs et les participants au sein de l'industrie, y compris les sociétés ferroviaires.

Le tarif que nous exigeons est régi par un plafond des revenus. C'est le gouvernement qui a fixé ce plafond, qui vient d'être baissé, et je dois dire que le tarif est très raisonnable pour les agriculteurs. Ce sont les agriculteurs canadiens qui paient de loin les tarifs les moins élevés dans le monde. Ils paient environ 35 p. 100 de moins, en tonne-kilomètre, que les agriculteurs américains pour faire acheminer leurs produits à destination. Il ne fait aucun doute que le gouvernement, en fixant le plafond des revenus, a établi une mesure très équitable pour les agriculteurs.

Elle est aussi assez équitable pour les sociétés ferroviaires. Même si nous tirons du transport du grain des recettes un peu moins élevées, nos revenus sont suffisants pour nous permettre d'investir dans notre société et nos biens en vue de continuer à offrir un bon service aux agriculteurs à long terme. Nous ne sommes donc pas d'avis que les coûts d'entretien posent un problème.

Je serais ravi de répondre à vos questions au sujet de cet aspect en particulier, et je tiens à vous dire que nous estimons que la question du remplacement de la flotte, soulevée par la FRCC, mérite d'être examinée très sérieusement.

• (0925)

Comme je l'ai dit, ces wagons arrivent à la fin de leur vie utile. Un bon nombre sont trop vieux pour répondre à la demande du marché. Ils sont trop petits. Le remplacement de ces wagons n'est pas vraiment une solution économique et ne nous donnera pas le meilleur système possible. Nous devons décider comment nous allons les remplacer. Le gouvernement doit prendre position à cet égard.

Il y a de nombreuses années, le gouvernement avait décidé qu'il fallait déréglementer davantage le transport du grain, à l'intérieur des balises d'un plafond des revenus, et établir un cadre permettant aux compagnies de chemin de fer de favoriser l'efficacité pour que les prix soient établis en fonction du marché, un cadre conçu pour donner le plus haut niveau d'efficacité. Au bout du compte, ce qu'il nous faut, c'est un système efficace. Nous n'avons pas besoin d'une proposition gagnant-perdant. Malheureusement, si nous essayons de démontrer qu'il faut verser moins d'argent aux compagnies de chemin de fer en raison d'un débat technique sur l'entretien, ce n'est pas juste pour les compagnies. Ce serait bien pour les agriculteurs, mais c'est une situation gagnant-perdant.

Plus récemment, en demandant au gouvernement d'intervenir et de remplacer ces wagons, on a créé un autre perdant: le contribuable canadien. Le remplacement de ces wagons au cours des cinq à dix prochaines années coûterait aux contribuables 1,5 milliard de dollars, si le gouvernement paie la facture. On a décidé que ce n'était pas la meilleure solution. Il existe un meilleur plan. Nous pouvons avoir le meilleur système du monde, réaliser des économies qui nous permettront de compenser une bonne partie de l'investissement requis pour acquérir un parc de wagons-trémies de très grande capacité. Ce sera le meilleur parc du monde, le meilleur système de transport de grains du monde, offert à des prix compétitifs, sinon bien meilleurs que partout ailleurs.

Ce qu'il faut, monsieur le président, c'est une approche qui ne fait que des gagnants. La solution est droit devant nous. Si nous visons l'efficacité, nous pouvons réduire la durée du cycle d'utilisation des wagons-trémies dans l'Ouest canadien, et la productivité qui en découlera nous permettra d'investir dans un parc de wagons-trémies de très grande capacité et de répondre ainsi aux besoins des agriculteurs.

Si nous visons la productivité et l'efficacité, nous aurons une plus grande capacité de mouvement pour les agriculteurs et nous réaliserons davantage d'économies, ce qui nous permettra de réduire nos coûts à plus long terme. Si les compagnies de chemin de fer ont des revenus stables grâce au plafond de revenus, leur productivité leur permettra de jouer leur rôle et d'investir dans ces wagons sans qu'il n'en coûte rien aux agriculteurs. Cette approche est bien meilleure et ne fait que des gagnants. J'encourage le comité à se concentrer sur cette approche.

Merci, monsieur le président.

• (0930)

Le président: Merci, messieurs.

Nous allons passer à notre première ronde de questions, d'une durée de sept minutes.

Monsieur Steckle, commencez, je vous prie.

M. Paul Steckle (Huron—Bruce, Lib.): Oui.

Bonjour, mesdames et messieurs.

Nous vous avons reçus à de nombreuses occasions, ou du moins des représentants de vos diverses organisations, tant du ministère que des deux compagnies de chemin de fer.

Je ne sais trop par où commencer, parce que nous avons abordé ce sujet maintes fois.

Vous avez dit que le plafond des revenus était une bonne affaire pour les agriculteurs. Était-ce une bonne affaire pour les compagnies de chemin de fer?

M. Claude Mongeau: Si vous me posez la question, je dirais que c'est une assez bonne affaire pour les compagnies de chemin de fer. Nous faisons un peu moins d'argent sur le transport du grain que sur celui d'autres marchandises, mais, globalement, le plafond des revenus nous permet d'obtenir un rendement approprié compte tenu de la conjoncture actuelle. Toutefois, pour que les compagnies de chemin de fer puissent investir elles-mêmes dans le remplacement du parc de wagons, elles doivent avoir d'importants gains de productivité pour le faire sans augmenter le tarif que payent les agriculteurs.

M. Paul Steckle: La surévaluation des coûts a été reconnue. Quand nous avons examiné les chiffres, les coûts d'entretien étaient beaucoup moins élevés que le coût réel. Il y avait donc un écart. Comme le gouvernement est d'avis que le chiffre doit être abaissé, comment allez-vous faire pour survivre dans cette conjoncture?

M. Claude Mongeau: Je ne suis pas d'accord pour dire que les compagnies de chemin de fer reçoivent trop d'argent pour l'entretien. Comme je l'ai dit un peu plus tôt, on a lancé un débat en disant qu'on voulait compenser les coûts de location. La réalité est que nous essayons de revenir à une formule de coût qui existait en 1992. Le gouvernement a abandonné cela. L'entretien compte pour environ 5 p. 100 de toutes les activités que nous effectuons pour transporter le grain à destination.

En essayant de rétablir la formule de coût d'il y a 15 ans et d'établir une comparaison en tenant compte des coûts d'entretien d'une seule année précise, alors que les volumes et divers facteurs liés au transport du grain varient d'une année à l'autre, les gens en arrivent à avancer des chiffres qui peuvent être très trompeurs. Je ne crois pas qu'il y ait surévaluation des coûts et, si c'est le cas, l'écart est minime, et cette question n'est pas pertinente dans le débat, puisque le gouvernement a abandonné cela. Il a dit qu'on allait fixer un plafond de revenus équitable pour les compagnies de chemin de fer et que les tarifs allaient être 35 p. 100 moins élevés que ce que paient les agriculteurs aux États-Unis, et c'est ce qui a été décidé.

● (0935)

M. Paul Steckle: Lorsque viendra le temps de remplacer les wagons, et vous parlez de l'achat de wagons plus efficaces et plus gros et d'un temps de chargement beaucoup plus rapide, ces wagons seront achetés par la compagnie de chemin de fer et vous en serez les propriétaires. Si je comprends bien, les compagnies de chemin de fer finiront par posséder, encore une fois, tous les wagons, si nous regardons à plus long terme.

Je ne serai plus là à ce moment-là — et peut-être vous non plus — mais est-ce la direction que nous prenons? Le gouvernement se retire du transport ferroviaire et les compagnies de chemin de fer seront les propriétaires des wagons, alors est-ce que nous nous dirigeons vers une situation de monopole encore une fois, si nous voulons parler ainsi? Vous ne voulez probablement pas utiliser ce terme, mais lorsque la chose est entre les mains de deux compagnies de chemin de fer, nous avons une situation plutôt monopolistique. Je me demande si vous voyez cela.

Par ailleurs, vous avez mentionné, je crois, un temps de rotation plus rapide. Quelle en est la raison? Je comprends que le déchargement à un port peut être problématique, quand on attend l'arrivée des navires, qu'il faut payer des frais de surestaries et ainsi de suite, mais comment expliquez-vous le temps de rotation plus rapide? Je comprends que des économies peuvent être réalisées de cette façon.

Mme Judy Harrower: Il y a un certain nombre de facteurs, notamment les investissements que nous avons faits dans notre infrastructure. C'est probablement le plus important. Nous avons prolongé beaucoup de voies d'évitement. Nous avons mis en place beaucoup de voies doubles. Nous avons amélioré la signalisation, ce qui permet de transporter les marchandises plus rapidement dans l'ensemble du réseau.

Deuxièmement, nous nous efforçons d'améliorer l'horaire du service et nous travaillons en collaboration avec tous les intervenants, soit les clients, les producteurs eux-mêmes, les compagnies de transport maritime ainsi que les terminaux pour garantir une circulation fluide partout.

M. Paul Steckle: Et l'autre question, concernant la possibilité que les compagnies de chemin de fer possèdent tous les wagons.

M. Claude Mongeau: Nous avons adopté cette vision. Nous croyons que ce serait la meilleure solution possible. Il faut une collaboration, et non une confrontation. Si nous visons la collaboration et un système qui soit le plus efficace possible, nous avons deux éléments qui permettent d'améliorer sensiblement la productivité.

Le premier élément est un acheminement plus rapide. Le deuxième est l'avantage d'avoir des wagons à plus grande capacité. Il en faut moins pour transporter la même quantité de grains. Ces deux facteurs réunis, si la productivité est suffisante, nous croyons qu'avec la stabilité des revenus qu'assure le plafond des revenus, les

compagnies de chemin de fer auraient assez d'argent pour prendre la responsabilité, à plus long terme, d'investir dans les wagons. À ce moment-là, monsieur Steckle, la situation du transport du grain serait la même que pour tous les autres produits au Canada.

M. Paul Steckle: Quel pourcentage de grains est expédié par conteneurs? Il y a évidemment de plus petits conteneurs, à cause des cultures spéciales. Combien en transportez-vous, par rapport à l'ensemble des marchandises?

M. Jim Buggs (directeur général, Gestion des wagons, Chemin de fer Canadien Pacifique): Moins de 5 p. 100

M. Paul Steckle: Moins de 5 p. 100, d'accord.

M. Claude Mongeau: La tendance pourrait être à la hausse. Si nous visons l'innovation et l'efficacité, avec le temps, il y aura plus de grains transportés dans des conteneurs, plus de grains transportés dans des wagons à grande capacité et plus de grains transportés dans des trains-blocs. Tout cela vise à faire en sorte que nous ayons le plus haut débit possible, pour que les agriculteurs puissent amener leurs grains sur le marché avec les meilleurs moyens possibles et le moins d'équipement possible pour que les coûts restent bas. Au bout du compte, la seule façon de garder les coûts à un bas niveau est par l'efficacité, l'innovation et la collaboration.

M. Jim Buggs: Je crois que vous soulevez un point important ici, lorsque vous parlez des conteneurs. On parle beaucoup des coûts, mais les revenus font aussi partie de toutes les équations d'affaires.

Par exemple, les conteneurs, même s'ils ne seront jamais aussi efficaces par rapport aux coûts que les wagons-trémies, permettent aux producteurs de cultures spéciales d'amener leurs produits sur les marchés et d'obtenir une valeur ajoutée. Leurs recettes nettes... Vous savez, non seulement ils vendent leurs produits, mais ils obtiennent aussi un rendement encore meilleur. Voilà donc ce que nous essayons de faire. Nous voulons offrir une variété de produits sur le marché et nous les laissons choisir la façon dont ils veulent procéder.

Le président: À ce sujet, il n'y a pas de plafond des revenus sur les envois par conteneurs; c'est seulement sur le vrac.

Mme Judy Harrower: Oui, il y en a.

Le président: Il y en a, mais cela dépend du produit.

Mme Judy Harrower: C'est exact.

Le président: Pour revenir à l'autre point que M. Steckle a soulevé, dans quelle mesure êtes-vous plus efficaces — vous parlez de l'efficacité sur le plan de la durée du cycle — du fait qu'aujourd'hui, les compagnies de chemin de fer empruntent surtout les lignes principales et s'arrêtent aux terminaux, au lieu de se disperser partout dans le pays, de revenir, de réaffecter les wagons, d'avoir tous ces points de livraison et ainsi de suite? Nous avons vu d'énormes changements dans les Prairies à cet égard.

● (0940)

Mme Judy Harrower: Honnêtement, je ne connais pas la réponse à cette question. Je vous dirai que nous desservons encore un certain nombre de lignes secondaires. Nous avons encore un réseau très complexe dans l'ensemble de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, mais je ne peux vous donner un pourcentage précis, sur l'un ou l'autre de nos services.

Le président: Je vais poser la question à l'autre compagnie de chemin de fer. Je sais que c'est un peu différent dans les secteurs du nord que je représente.

M. Claude Mongeau: Je dirais que ce dont nous avons besoin, comme je l'ai mentionné plus tôt, c'est une collaboration, mais aussi la responsabilisation à l'intérieur du système — la responsabilité des compagnies de chemin de fer à l'égard de leur performance et la responsabilité de ceux qui s'occupent du chargement et du déchargement — et le souci de faire les choses le plus efficacement possible.

Si nous réduisons la durée du cycle, nous devons réduire considérablement le temps que l'on prend aux points de transfert: aux points d'origine, lorsque le wagon est chargé, et à destination, lorsque le wagon est déchargé.

Si nous essayons de tirer au lieu de pousser comme nous l'avons fait pendant beaucoup trop d'années, la durée du cycle pourrait tomber à 13 ou 12 jours, alors qu'elle est de 18 ou 19 jours aujourd'hui. Comme les cycles seraient beaucoup plus rapides, nous aurions besoin de remplacer beaucoup moins de wagons.

Le président: Merci.

Madame DeBellefeuille, vous avez sept minutes.

[Français]

Mme Claude DeBellefeuille (Beauharnois—Salaberry, BQ): Merci beaucoup pour votre présentation. Peut-être, madame Burr, pourriez-vous répondre à mes questions.

C'est la deuxième fois qu'on écoute des témoins concernant toute la question des wagons-trémies. Ce qui m'intrigue, c'est que chaque fois qu'on parle des wagons-trémies, on en parle dans des termes approximatifs.

Vous dites qu'il y a un petit nombre de wagons qui sont à la fin de leur vie. De combien de wagons s'agit-il?

Vous avez aussi dit qu'on a commencé à remplacer des wagons. Combien de wagons a-t-on remplacé sur les 2 500 qui composent le parc? Qu'a-t-on prévu en termes de rotation? Vous êtes certainement en mesure de me donner des chiffres à cet effet.

Vous avez dit de plus que vous étiez en train de négocier des remises à neuf. Combien de wagons ont été identifiés pour une remise à neuf des trappes, etc.?

Vous négociez des achats. Quel est le déficit? Combien faudrait-il de wagons-trémies pour combler les besoins des producteurs?

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi on est incapable d'évaluer le coût d'entretien par wagon? Cette dernière question avait été soulevée lors de la dernière séance et me préoccupe beaucoup.

Peut-être pourriez-vous répondre à ces quelques questions.

Mme Kristine Burr: Je vais d'abord répondre à votre dernière question. C'est l'Office des transports du Canada qui s'occupe de déterminer les coûts liés à l'entretien des wagons. C'est lui qui exige les changements concernant l'entretien.

[Traduction]

J'aimerais clarifier ce que j'ai dit plus tôt, si vous me le permettez, madame. J'ai dit que le parc fédéral de wagons-trémies compte environ 12 100 wagons à l'heure actuelle. Il y en avait environ 13 000 à l'origine et au cours des dernières années, certains ont dû être retirés de la circulation parce qu'ils n'étaient plus sécuritaires ou étaient en très mauvais état.

Les inspecteurs de la sécurité de Transports Canada sont très vigilants à l'égard de la sécurité du transport ferroviaire et ils travaillent directement avec les compagnies de chemin de fer à ce sujet.

Pour l'instant, nous n'envisageons pas de remplacer les wagons, mais nous allons nous entretenir avec les compagnies de chemin de fer au sujet d'une nouvelle entente pour la gestion des 12 100 wagons existants, mais aussi au sujet de l'entretien futur de ces wagons. Il faudra notamment établir un système de surveillance pour faire en sorte que tant que les compagnies de chemin de fer utiliseront ces 12 100 wagons, elles vont les entretenir selon les normes établies pour l'ensemble de l'Amérique du Nord par l'Association of American Railroads.

[Français]

Mme Claude DeBellefeuille: Ne pouvez-vous pas nous dire combien sont en fin de vie et combien, sur les 12 100, devront être remis à neuf?

[Traduction]

Mme Kristine Burr: Nous faisons un examen régulier, mais je vais demander à Mme Borges de vous donner une réponse plus précise.

[Français]

Mme Helena Borges (directeur général, Projets spéciaux, Groupe des politiques, ministère des Transports): Parmi les 12 100 wagons, 2 000 sont faits en aluminium. Ceux-là sont déjà rendus à la dernière phase de leur vie. Nous allons les retirer du service de transport du blé.

●(0945)

Mme Claude DeBellefeuille: Parlez-vous des 2 000 wagons fabriqués en aluminium?

Mme Helena Borges: Oui.

Parmi les wagons faits en acier, il y en a à peu près 2 000 qui ont été construits avant 1974. Ils sont donc âgés. On est en train de les évaluer et peut-être qu'on les retirera du service au cours des cinq prochaines années.

Mme Claude DeBellefeuille: Ce ne sont pas ces 2 000 wagons qui seront remis à neuf.

Mme Helena Borges: Non. Ceux qui seront être remis à neuf, ce sont les autres, qui ont été construits après 1974 et qui sont en meilleur état. Nous pensons, de même que les compagnies de chemin de fer, qu'il est possible de les réparer un peu afin de les garder en service pour le transport du blé.

Mme Claude DeBellefeuille: Alors, d'ici les cinq prochaines années, 4 000 wagons-trémie seront retirés de la circulation.

Mme Helena Borges: Oui.

[Traduction]

M. Jim Buggs: Sur cette question, lorsqu'on parle de la fin de vie d'un wagon-trémie, il y a deux aspects : d'une part, il y a le strict point de vue mécanique et d'autre part, il y a la vie économique du wagon, comme M. Mongeau l'a dit.

D'un point de vue mécanique, ces wagons peuvent durer longtemps. L'AAR a des règles. Par exemple, les wagons construits avant 1974 ont une durée de vie de 40 ans, après quoi ils doivent être retirés de la circulation. Les wagons les plus vieux ont été construits entre 1972 et 1974, et en théorie, ils auraient encore une durée de vie mécanique de cinq à sept ans. Les wagons construits après 1974 ont une durée de vie de 50 ans, comme l'exige l'AAR, sur le plan mécanique. La majorité d'entre eux ont encore de 15 à 17 ans, sauf les wagons en aluminium du CN et quelque 2 000 wagons construits avant 1974. C'est bon à savoir pour déterminer combien de temps on peut utiliser ces wagons en théorie.

La grande question qui nous occupe est la concurrence. Quels sont les choix que nous voulons faire en tant qu'industrie? Il faut que toute l'industrie, les agriculteurs et les sociétés de chemins de fer, travaillent ensemble pour vendre des produits sur les marchés internationaux. Ce sont les compromis à faire.

Nous revenons toujours à la même chose. Certes, il est clair que ces nouveaux wagons de grande capacité sont plus efficaces, mais ils sont aussi assez chers. Les wagons fournis par le gouvernement sont plus vieux et évidemment, moins efficaces, mais ils sont fournis gratuitement. Le compromis auquel nous voulons en arriver avec Transports Canada, c'est que ces wagons aient une valeur.

Dans toutes les entreprises, le vieil équipement sert à des services de moins en moins productifs. Il y a de grands volumes de grains, et c'est une très bonne affaire pour les chemins de fer. Notre créneau consiste à en transporter de grands volumes d'un nombre limité d'endroits par un nombre limité de déplacements ferroviaires plutôt que d'utiliser des wagons séparés qu'on doit rassembler et changer au tri.

Pour être le plus efficaces possible, nous devons trouver une combinaison des deux et établir la valeur des wagons. Nous allons parler avec les représentants de Transports Canada pour que l'utilisation autorisée de ces wagons soit élargie, afin que nous puissions en augmenter la valeur, non seulement pour nous, mais pour le système.

Vous avez aussi parlé de remise à neuf. Il y a diverses choses à faire, mais la plus importante, comme en fait état le rapport de la société QGI, concerne les portes et les trappes de certains wagons, de même que les cabestans qu'on utilise pour les ouvrir.

Le problème, c'est que sur la moitié de nos wagons, pour commencer, les portes et trappes ont été conçues et installées bien avant l'apparition des méthodes actuelles d'ouverture. Autrefois, on utilisait de grosses barres d'acier. On utilise maintenant des pistolets à air comprimé très puissants, et ces portes ne sont pas conçues pour cela. Il est très clair que lorsqu'on utilise un dispositif dans un contexte pour lequel il n'a pas été conçu, au bout de quelques années, il y a des problèmes.

Nous avons hâte de négocier avec eux maintenant que nous avons des certitudes. Le remplacement des portes et trappes est coûteux lui aussi. Nous avons besoin de certitudes et nous devons négocier une entente avec Transports Canada. Dès que ce sera fait, nous allons nous atteler à la tâche.

Le président: Merci, madame.

Monsieur Anderson, vous avez sept minutes.

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

J'ai quelques questions.

Monsieur Mongeau, vous avez dit qu'il fallait continuer d'offrir un bon service. Vous avez parlé de gains, de gains et encore de gains, de responsabilité et de la nécessité de mettre l'accent sur l'efficacité. L'hiver dernier, j'ai entendu à maintes reprises les électeurs de la moitié nord de ma circonscription dire qu'ils ne recevaient pratiquement pas de service et aucune coopération de votre chemin de fer lorsqu'ils demandaient un wagon. Ils étaient très frustrés.

Je me demande si vous pouvez m'expliquer pourquoi, au cours de la dernière année, vous n'avez pas réussi à offrir un service adéquat aux électeurs de la moitié nord de ma circonscription.

● (0950)

M. Paul Miller (vice-président, Services du Transport, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Monsieur Anderson, il est indéniable que nous avons eu des difficultés au cours du premier trimestre de l'exercice. Nous n'arrivons pas à atteindre les temps de cycle et les niveaux de productivité nécessaires pour répondre pleinement à la demande qui s'offre à nous. C'est maintenant chose du passé, je pense, puisque depuis la mi-mars, environ, nous réussissons à respecter nos commandes.

M. David Anderson: Il semble que la récolte de cette année pourrait être un peu plus importante que celle de l'an dernier. Nous avons des réserves dans nos silos. Nous avons eu de la difficulté à faire sortir notre grain dans le passé.

Je vais poser la même question au CP : que faites-vous pour vous assurer que les récoltes de cette année pourront être transportées si elles sont vendues?

M. Paul Miller: Vous avez entendu les représentants du CP parler d'investissements. Nous aussi avons investi au cours de la dernière année pour accroître notre capacité dans le corridor de l'Ouest. Cette année, nous allons prolonger 27 voies d'évitement entre Winnipeg et Vancouver et deux autres entre Jasper et Prince Rupert, un autre corridor de transport de grains important pour nous. Nous sommes en train de finir d'installer une commande centralisée de circulation entre Jasper et Prince George, sur le même corridor.

Vous avez peut-être aussi entendu parler récemment de nos acquisitions de locomotives. Nous pensons avoir plus qu'assez de wagons disponibles pour le transport. En gros, nous avons embauché 200 employés de train dans l'Ouest du Canada. Nous voulons faire un bien meilleur travail (et il y a beaucoup de place à l'amélioration) pour les déplacements réguliers, particulièrement pour le trajet à partir de certains des grands silos terminus du pays, d'où provient un grand pourcentage des grains que nous transportons; la conteneurisation...

M. David Anderson: Avez-vous apporté assez d'améliorations entre octobre et mars dernier pour croire que vous arriverez à transporter votre part des récoltes cette année?

M. Paul Miller: Oui, monsieur.

Mme Judy Harrower: Pour notre part, et c'est très semblable à ce que j'ai dit dans ma déclaration d'ouverture, nous avons beaucoup investi dans ce corridor. Nous avons fait des investissements très semblables dans les locomotives et avons engagé des équipes de train. Franchement, nous n'avons pas encore utilisé les ressources dont nous nous sommes dotés, donc nous avons hâte de répondre à la demande. Nous avons dû mettre à pied certains employés, parce que la demande actuelle est un peu plus faible que nous ne l'aurions espéré.

Nous sommes donc équipés et prêts.

M. David Anderson: Vous avez tous les deux parlé d'une nouvelle entente de fonctionnement avec Transports. On s'inquiète beaucoup dans l'industrie du niveau de service fourni, du niveau de service garanti et du reste. Ces sujets vont faire partie de la discussion au cours des prochains mois, je suppose, mais je me demande si vous voulez nous en parler un peu.

Les expéditeurs s'inquiètent beaucoup du niveau de service qu'ils reçoivent de vous. Je me demande si vous pouvez nous en parler.

Mme Judy Harrower: Monsieur Anderson, pour notre part, nous prenons toutes les questions de service très au sérieux et nous réglons les problèmes directement avec notre clientèle. Nous avons mis des ressources en place, c'est-à-dire du personnel, des locomotives et de l'infrastructure, pour répondre aux demandes de service des consommateurs et nous avons beaucoup amélioré notre offre de service ponctuel à tous nos consommateurs.

Nous prenons la chose très au sérieux, sincèrement.

M. David Anderson: Je l'espère bien.

M. Jim Buggs: Nous ne sommes qu'en juin, mais nous surveillons la situation de très près et évaluons la flotte. À l'heure actuelle, nous constatons de très bons déplacements pour ce temps de l'année. Il y en a beaucoup plus qu'à l'habitude. Actuellement, nous exploitons une flotte d'environ 12 600 wagon-trémies pour le transport du grain canadien. Je suis allé à Hamilton au début de la semaine, chez Wagon d'acier national, où nous avons 500 tout nouveaux wagons à grande capacité qui s'en viennent. L'entreprise était en train de construire le 271^e lorsque je suis passé cette semaine, et ils seront tous prêts d'ici l'autonome.

Nous avons bien hâte. Ce sont les affaires, et nous voulons faire du bon travail. C'est important pour nous.

M. David Anderson: Les représentants de la FRCC et d'autres ont parlé d'améliorer la flotte de wagons-trémies fédérale, de hausser d'un niveau le poids qu'elle peut transporter. Avez-vous haussé le niveau de vos wagons de capacité inférieure? Sont-ils passés de 269 à 286 ou de 263 à 286? Quels sont les chiffres?

• (0955)

M. Jim Buggs: Oui. Cela fera partie de la discussion avec Transports Canada. C'est une question clé. Les wagons actuels n'ont une capacité que de 4 550 pieds cubes, donc compte tenu de la densité volumétrique du grain canadien, on remplit les wagons à pleine capacité volumétrique avant de les remplir à pleine capacité pondérale, avant d'atteindre le niveau de 286 des wagons actuels. C'est ce dont nous voulons parler et ce à quoi je faisais allusion...

M. David Anderson: J'aimerais avoir une explication. La Saskatchewan Grain Car Corporation a augmenté la capacité de ses wagons. Lorsque j'ai parlé aux personnes qui y ont travaillé, elles ne craignaient pas de dépasser les limites volumétriques avant les limites de poids. Dites-vous qu'il y a un problème en ce sens?

Mme Judy Harrower: Tout dépend du produit.

M. David Anderson: Oui, bien sûr, mais en général, ils n'avaient aucune crainte pour la plupart des produits transportés sur ces trains. Dites-vous qu'ils se remplissent de grains avant de dépasser le seuil de 286? Le grain n'est-il pas...

M. Jim Buggs: C'est 286, n'est-ce pas? Ils pensent à l'utilisation à long terme de leurs wagons. Leurs wagons ont encore de 15 à 17 années de durée de vie.

M. David Anderson: Avez-vous augmenté la capacité de vos wagons?

M. Jim Buggs: Nous avons augmenté la capacité d'une bonne partie de nos wagons parce que nous les utilisons à d'autres fins, pour des marchandises à densité supérieure, dont la potasse.

M. David Anderson: Le CN a-t-il augmenté la capacité de ses wagons aussi?

M. Paul Miller: Oui, nous avons augmenté la capacité volumétrique de divers wagons à plus faible capacité, surtout pour le transport de produits comme la potasse.

M. Claude Mongeau: Cela dit, monsieur Anderson, cela nous ramène au point de Mme DeBellefeuille, c'est-à-dire que nous finirons tôt ou tard par devoir prendre des décisions très importantes. Certains wagons de la flotte actuelle du gouvernement ont une faible capacité volumétrique et ce ne sont pas les wagons les mieux conçus pour les besoins à long terme. Que ce soit parce qu'ils atteignent leur pleine capacité volumétrique avant d'atteindre leur pleine capacité pondérale ou parce qu'ils ont 30 ans, la réalité, c'est qu'au CN, par exemple, il n'y a qu'environ 3 000 wagons de toute la flotte du gouvernement dont la vie pourrait se prolonger encore longtemps.

M. David Anderson: J'avais plutôt entendu le chiffre de 6 000 au total, environ. Est-ce votre avis?

M. Claude Mongeau: Probablement. Je ne sais pas exactement quels sont les chiffres du CP, mais ce serait une bonne estimation générale.

Le vice-président (M. Paul Steckle): Monsieur Anderson, votre temps est écoulé.

Nous allons donner la parole à monsieur Atamanenko pour sept minutes.

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Merci beaucoup d'être ici.

Je vais commencer par la question que nous martelons depuis un bout de temps, puis je vais entrer dans les détails. Je vais seulement prendre mes notes. En 2004, la FRCC a présenté au comité permanent des documents montrant que les coûts d'entretien facturés par Bombardier ou Illinois Southern Rail pourraient se situer entre 1 200 \$ et 1 500 \$. Récemment, il y a eu une fuite d'un communiqué confidentiel de l'OTC, que nous avons tous vu, et nous a appris que les coûts d'entretien pourraient tourner autour de 1 900 \$ par année, alors que le plafond des revenus est de 4 329 \$.

Vous en avez parlé, monsieur Mongeau. Les agriculteurs paient-ils trop cher depuis quelque temps pour les coûts d'entretien?

Cette question s'adresse à tout le monde.

M. Claude Mongeau: Je peux vous répondre.

Un montant d'environ 2 000 dollars ou un peu plus par wagon sur une longue période, sans remise à neuf, ne serait pas mauvais. Il couvrirait les réparations courantes.

Les coûts d'entretien, comme activité économique, dépendent beaucoup de l'utilisation des wagons, du volume transporté et de la distance parcourue.

Le chiffre de 4 300 dollars par wagon cité par la FRCC se fonde sur une estimation du coût par wagon en 1992. Monsieur Atamanenko, l'année 1992 a été une année record de récolte de 35 millions de tonnes. C'est la plus grande récolte enregistrée. Si nous avons révisé le plafond des revenus cette année-là pour le rendre égal, nous aurions eu un plafond de revenus de 1,1 milliard de dollars calculé par le gouvernement, plutôt qu'un plafond de 700 millions de dollars pour les chemins de fer en 2004.

En réalité, il faut tenir compte du volume réel et de la distance parcourue pour établir le coût d'entretien. Lorsque l'OTC a fait cette estimation et qu'il en a débattu publiquement, il a rabaisé son chiffre à 3 600 dollars pour tenir compte du volume. Nous ne sommes pas d'accord avec ce chiffre non plus, mais dans la réalité, ce n'est pas 1 600 dollars ou 4 300 dollars; ce serait beaucoup moins, peut-être beaucoup moins de la moitié, mais c'est là un débat très technique pour essayer de recalculer des coûts qui devaient correspondre à 5 p. 100 de la structure totale des coûts d'un chemin de fer il y a 15 ans.

Dans la réalité, nous sommes rendus ailleurs. Aujourd'hui, nous gagnons des revenus. Ce revenu est de 35 p. 100 inférieur à celui que les chemins de fer des États-Unis reçoivent pour la même activité de base à une centaine de milles au sud de la frontière. Ce revenu est juste pour les agriculteurs et il est juste pour les chemins de fer.

Il est extrêmement trompeur d'isoler les coûts d'entretien, qui correspondent à 6 p. 100 ou à 7 p. 100 des coûts globaux et de faire des calculs sur la base des données d'il y a 15 ans. Ce n'est pas très pertinent pour déterminer ce que nous devons faire à long terme afin que les chemins de fer aient assez de revenus pour réinvestir dans les wagons à long terme et éviter que les contribuables doivent dépenser 1,5 milliard de dollars pour les remplacer.

• (1000)

M. Alex Atamanenko: Merci.

Mme Kristine Burr: J'aimerais répéter une chose que j'ai déjà dite. Chaque année, l'Office réévalue la situation, y compris les coûts, et vérifie ce que les chemins de fer font pour chacun d'eux compte tenu de leur plafond de revenus. Il y a une règle selon laquelle il faut revenir en arrière dès qu'on dépasse le plafond de revenus établi, de sorte que nous sommes certains qu'il y a moyen de récupérer tous les surplus avec le modèle et la loi en vigueur.

Comme vous le savez, si le projet de loi C-11 est adopté, nous aurons plus de souplesse pour gérer les surplus apparents qui peuvent exister.

Mme Judy Harrower: Nous ne pouvons pas ajouter grand chose de notre point de vue pour alimenter cette conversation. Nous constatons également des problèmes de méthodologie et des problèmes dans les comparaisons qui ont été établies dans le rapport préliminaire à l'intention des employés. Nous sommes certains qu'il va y avoir beaucoup de discussions sur les chiffres au fur et à mesure qu'ils seront mis à jour et que nous aborderons tous les enjeux et les débouchés qui s'offrent à nous pour ce qui est de la remise à neuf, de nouveaux wagons et du reste.

M. Alex Atamanenko: J'aimerais poser une autre question. Elle est peut-être très naïve.

Nous parlons de coûts. Quel est le coût pour l'agriculteur dans tout cela? Combien l'agriculteur paie-t-il en ce moment pour faire transporter ses grains? Nous parlons du coût par wagon-trémie par année. D'accord, je suis agriculteur. Je dois faire transporter mon grain. Combien dois-je payer?

M. Claude Mongeau: Cela dépend beaucoup de la façon dont le grain est transporté. Si l'on utilise un service très efficace comme des trains longs et des méthodes de déchargement très efficaces, le tarif par tonne-kilomètre sera moins élevé que si l'on utilise un seul wagon, un wagon de producteur. Finalement, le gouvernement a décidé que les chemins de fer avaient le droit d'établir leurs prix de façon à générer le plus de rentabilité dans le système, mais nous devons aussi veiller à ce que les revenus totaux des chemins de fer ne dépassent pas le plafond des revenus.

Le coût de chaque déplacement, en bout de ligne, dépend de la tarification par type de déplacement. Je le répète, le total du plafond de revenus est très concurrentiel à l'échelle internationale et il est bien inférieur à ce que les agriculteurs paient au sud de notre frontière.

M. Alex Atamanenko: Quelle serait la différence pour une tonne de blé, par exemple, transportée jusqu'à Prince Rupert ou à Vancouver? Combien l'agriculteur paie-t-il ici comparativement à ce qu'il paierait au Dakota du Nord?

M. Claude Mongeau: La différence est d'environ 35 p. 100, ce qui fait qu'à 30 \$ la tonne, le coût serait de près de 10 \$ de plus par tonne aux États-Unis qu'au Canada, en moyenne.

M. Alex Atamanenko: C'est donc environ 30 \$ la tonne. Est-ce bien...?

M. Jim Buggs: Tout dépend d'où on part. Pour un trajet de la Saskatchewan jusqu'à Vancouver, le coût oscille probablement entre 25 et 30 \$ et variera selon si les marchandises sont transportées dans des blocs de beaucoup de wagons ou dans des plus petits trains.

M. Alex Atamanenko: Nous sommes en train de dire qu'en vertu de la nouvelle loi, ce coût pourrait diminuer de quelques dollars par tonne, n'est-ce pas?

Mme Kristine Burr: De 2 \$ par tonne.

M. Alex Atamanenko: Très bien.

Le gouvernement doit obtenir 12 100 wagons. Évidemment, il y a beaucoup d'autres wagons. Qui décide combien sont alloués au CN et combien sont alloués au CP? Vous divisez-vous le territoire ou vous faites-vous concurrence sur le même territoire? Comment les choses fonctionnent-elles? Ai-je le choix selon où je vis, au point X ou au point Y? Je ne comprends pas comment cela fonctionne.

Mme Kristine Burr: En ce moment, nous nous fondons sur la répartition historique, et chaque société de chemin de fer obtient une partie de la flotte du gouvernement canadien. Dans la flotte du CN, comme nous l'avons déjà dit, il y a des wagons en aluminium vieillissants, et tout le monde reconnaît qu'ils sont obsolètes. Le reste de la flotte est à la disposition à la fois du CN et du CP.

Nous n'avons pas ces wagons en ce moment. Ils font littéralement partie de la flotte de wagons des deux chemins de fer, en plus de tous les autres wagons qui appartiennent aux expéditeurs. Il y en a beaucoup qui appartiennent aux expéditeurs ou qui sont loués par des sociétés de location.

• (1005)

M. Paul Steckle: Votre temps est écoulé, monsieur Atamanenko.

Nous allons commencer le second tour par M. Easter, qui a cinq minutes.

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

Si l'on regarde les profits des sociétés de chemin de fer, vous n'avez pas exactement l'air de souffrir, comparativement aux agriculteurs. Si l'on regarde la situation depuis douze ans, les tarifs marchandises des agriculteurs ont augmenté massivement.

Pour commencer, monsieur Mongeau, vous devez avoir dit au moins sept ou huit fois que les tarifs ferroviaires du Canada étaient de 35 p. 100 inférieurs à ceux de nos voisins du sud. Je vous dirais que c'est un peu trompeur. Les tarifs ferroviaires sont peut-être plus bas ici, mais contrairement aux États-Unis, vous exploitez les lignes principales, alors que les lignes secondaires sont pratiquement disparues. Les agriculteurs doivent transporter leur grain jusqu'à la ligne principale, ce qui engendre des coûts supplémentaires. Leurs coûts ont augmenté de façon vertigineuse, pendant que vous vous êtes débrouillés pour fermer les lignes secondaires et vous concentrer sur les lignes principales. Les coûts des agriculteurs ont augmenté en raison des coûts de camionnage et de mise en silo supplémentaires qu'ils doivent absorber avant que leur grain ne soit transporté sur vos lignes.

C'est ma première question aux sociétés de chemin de fer. Selon la formule actuelle, de quel rendement du capital êtes-vous assurés? C'était 21 p. 100. Quel est le rendement du capital garanti aux sociétés de chemin de fer aujourd'hui?

M. Claude Mongeau: Ce serait au gouvernement de répondre à cette question. Lorsqu'il établit le plafond des revenus, il le fait en fonction du seuil et qu'il estime juste pour toutes les parties. Je ne pense pas qu'il y ait de rendement précis mentionné dans la loi.

Comme je l'ai dit, il est un peu moins rentable pour nous de transporter du grain que d'autres produits. Dans la situation actuelle, cependant, nous pouvons tout de même réinvestir dans nos biens et nos activités.

L'hon. Wayne Easter: Nous aimerions tellement avoir le même rendement du capital dans le milieu agricole, mais ce n'est pas le cas.

Vous avez dit que nous devons favoriser la rentabilité, le coût le plus bas possible et les meilleurs services. Je ne le conteste pas. Le problème, c'est que les agriculteurs ne profitent jamais de ces économies. Vous, vous avez un rendement du capital garanti pour vous investissements. Je peux comprendre pourquoi vous voulez acheter des wagons-trémies; si j'obtenais le même rendement du capital, tout ce que j'achèterais avec ce rendement me ferait faire de l'argent.

Présentons les choses ainsi : l'histoire montre que les sociétés de chemin de fer, qui profitent de l'efficacité accrue du système, n'ont jamais véritablement fait profiter les agriculteurs de ces gains en efficacité. Vous ne le faites pas, vous le faites peut-être un peu, mais je ne crois pas que... et cela me dérange.

Cela me mène à la FRCC, monsieur le président, dont nous sommes ici pour parler. Je vois que Transports Canada a présenté un rapport au comité. Quand pouvons-nous attendre les deux autres? Je vois qu'il y a des discussions avec les sociétés de chemin de fer.

Nous savons, comme Alex l'a dit, qu'au cours des dernières années, les chemins de fer ont facturé 4 329 \$ par année pour l'entretien, alors que ces coûts étaient de 1 686 \$.

J'aimerais que les représentants des sociétés de chemin de fer nous disent si nous pouvons nous attendre à ce que les producteurs récupèrent... je ne dirai pas le fruit de ces arnaques, mais certainement les coûts d'entretien excessifs imposés aux agriculteurs par les sociétés de chemin de fer selon ce plafond? Vous avez fait des millions. Vous avez fait des millions en surfacturant de l'entretien en fonction de ce plafond et vous vous en êtes tirés. Nous entrons maintenant dans une nouvelle phase. Nous voulons oublier cette phase où vous avez arnaqué — je vais utiliser ce mot — les agriculteurs dans vos coûts de transport et d'entretien. Transports Canada vous a laissé vous en tirer.

Pouvons-nous nous attendre à ce que les sociétés de chemins de fer rendent une partie de ces coûts d'entretien excessifs?

•(1010)

Mme Judy Harrower: Pour nous, monsieur le président, il serait prématuré de nous exprimer sur les résultats de l'analyse que Transport Canada et nous allons faire. Nous ne sommes pas d'accord avec la méthodologie qui a été utilisée par le passé, comme nous l'avons mentionné tous les deux, je crois, ni avec certaines comparaisons qui ont été faites.

L'analyse qui a été effectuée jusqu'à maintenant est vieillie et incomplète. Elle devra être mise à jour avant que nous puissions prendre position.

M. Claude Mongeau: Monsieur Easter, la somme de 1 600 \$ est un aperçu d'un an, de 2004, où les chemins de fer ont transporté 24 millions de tonnes. La somme de 4 300 \$ a été calculé en fonction du coût d'il y a 15 ans pour une année de 35 millions de tonnes. La différence entre les deux équivaut à 2 \$ la tonne. Si vous croyez ces chiffres, vous croyez le calcul selon lequel 65 % des coûts n'étaient pas là. La différence entre 1 600 \$ et 4 300 \$ est une réduction de 65 %.

La réalité, c'est qu'on ne peut pas évaluer des coûts d'entretien en fonction d'une seule année. Ce n'est pas la bonne façon de faire. D'ailleurs, si on le fait, il faut tenir compte du volume. Dans son propre rapport à l'OTC, le gouvernement a révisé son calcul, de sorte que le chiffre est passé de 4 300 \$ à 3 600 \$. Nous ne sommes pas d'accord avec ce chiffre non plus, mais le dernier chiffre officiel était de 3 600 \$ et non de 4 300 \$. Le montant de 1 600 \$ n'a jamais été révisé en fonction du volume; il vient, de façon trompeuse, de bribes d'information et de petites parties de rapports. Si vous êtes d'accord avec cela, vous constaterez une différence beaucoup plus petite que celle qu'on a décrite.

Mais rien de tout cela n'est vraiment pertinent; nous essayons de rétablir la situation d'il y a 15 ans. Le gouvernement a décidé de laisser tomber l'établissement des coûts article par article et d'opter plutôt pour un plafond de revenus régissant la génération de revenus des chemins de fer. Il l'a fait à deux reprises. Il l'a fait une première fois, lorsqu'il a créé ce plafond, puis il l'a abaissé de 18 % au début de l'an 2000 pour accroître la rentabilité des agriculteurs. Les coûts que nous avons ici aujourd'hui sont beaucoup moins élevés que ceux qu'on paie partout ailleurs dans le monde.

Il est donc extrêmement trompeur d'isoler un seul élément.

L'hon. Wayne Easter: Mais le plafond des revenus est-il trop élevé? C'est la clé.

Le vice-président (M. Paul Steckle): Votre temps est écoulé, monsieur Easter. S'il y a un autre tour, nous allons revenir à vous.

Monsieur Bellavance, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Les anciens Comités de l'agriculture s'étaient également penchés sur le dossier des wagons-trémies. Or, chaque fois que l'on revient sur ce sujet et que l'on parle des coûts d'entretien, on met les pieds dans un champ de mines. Il est très difficile d'obtenir des informations précises à ce sujet. Le comité a d'ailleurs demandé à la vérificatrice générale de se pencher sur ce dossier.

Tout d'abord, j'aimerais m'adresser aux représentants de la Compagnie des chemins de fer nationaux. On ne s'entend pas sur les chiffres et il y a toutes sortes d'explications. Vous avez dit, monsieur Mongeau, que c'était peut-être même un problème ponctuel. En 1992, on a fait énormément de transport. Toutefois, vous semblez limiter le 4 329 \$ à l'année 1992. Je pensais que les chiffres qui avaient été fournis correspondaient plutôt à une moyenne.

Vous engagez-vous à aider la vérificatrice générale à faire toute la lumière sur ce fameux dossier et à lui fournir tous les documents pertinents afin qu'on puisse, à un moment donné, passer à autre chose?

M. Claude Mongeau: Nous n'avons pas de problème à fournir l'information. Plus de personnes se pencheront sur ce dossier avec expertise et objectivité, mieux ça vaudra. On pense que la réalité est très différente de ce qui a été exprimé en utilisant les chiffres que je vous ai mentionnés et en créant l'apparence d'un 2 \$ la tonne. Nous sommes donc d'accord que cette question devrait être examinée attentivement avec beaucoup de rigueur et d'expertise.

Cependant, nous disons aussi qu'il faudrait faire un débat afin d'essayer de déterminer si le 5 p. 100 des coûts qui existait dans un autre régime réglementaire il y a de cela plus de 15 ans est un peu trop haut ou trop bas. C'est un débat un peu artificiel. Le débat avait été fait pour permettre de contrebalancer l'augmentation du paiement des wagons afin que le transfert à la Farmer Rail Car Coalition soit fait sans qu'il y ait de coûts additionnels pour les fermiers.

Nous proposons d'obtenir le même résultat, soit d'avoir non seulement des wagons sans qu'il n'en coûte plus cher aux fermiers, mais d'avoir de meilleurs wagons ayant une plus grande capacité, des wagons plus efficaces, et de faire cette opération en s'appuyant sur des gains de productivité grâce à la collaboration entre les acteurs impliqués dans le système, plutôt que d'avoir recours à une confrontation et à des débats techniques au sujet de chiffres qu'on essaie de refaire à partir de données vieilles de 15 ans.

• (1015)

M. André Bellavance: Quand l'ancien gouvernement avait décidé de vendre les wagons-trémies, j'imagine que les compagnies ferroviaires étaient intéressées à les acquérir. Cela vous intéressait-il?

M. Claude Mongeau: Nous avons fait une offre au gouvernement pour les acheter s'il était disposé à les vendre. La grande majorité des wagons utilisés pour le transport de produits par chemin de fer sont la propriété des chemins de fer. Il y a une logique à cela. C'est le mode le plus efficace. Dans la mesure où on est propriétaire des actifs, on s'en occupe bien, on les fait tourner le plus rapidement possible, on fait tout pour s'assurer que le système soit le plus efficace possible. Ce serait la meilleure façon de le faire, à un moindre coût pour les payeurs de taxes du Canada et dans un contexte où, globalement, les fermiers continueraient à être avantagés sur la scène mondiale en termes de coûts de transport.

M. André Bellavance: À cette époque, on avait invoqué plusieurs facteurs qui faisaient en sorte que c'était avantageux, selon l'ancien gouvernement et, d'après ce que vous venez de me dire, selon vous aussi, de vendre les wagons-trémies au secteur privé. Garantir que les wagons soient disponibles pour transporter le grain de l'Ouest était l'une de ces raisons. Offrir la meilleure valeur aux contribuables et réduire au minimum les répercussions pour les producteurs de l'Ouest en étaient deux autres.

Maintenant que le gouvernement actuel a décidé de conserver les wagons-trémies, pensez-vous que cela met en péril...

M. Anderson disait tout à l'heure que dans le nord de sa province, il avait été difficile, voire impossible pour des producteurs de faire transporter leur grain.

La décision du gouvernement change-t-elle quelque chose pour vous? Pensez-vous que le service pourra quand même être offert?

M. Claude Mongeau: Je pense que la décision du gouvernement est la bonne. Pour ce qui est des wagons qui sont actuellement la propriété du gouvernement et qui peuvent être maintenus en service à long terme, ce n'est pas une mauvaise chose que le gouvernement les garde. Cela va diminuer les coûts pour les fermiers.

Par contre, il y a un problème. D'ici cinq à sept ans, il faudra remplacer tous les wagons. Que va-t-on faire pour l'avenir? Nous

croions que la meilleure solution est de garder là où ils sont les wagons qui sont aujourd'hui la propriété du gouvernement, de s'entendre sur les modalités d'un nouveau bail et que le gouvernement donne des directives à l'ensemble des participants pour que les efforts soient concentrés sur la productivité, l'amélioration de l'efficacité du système, et ce, afin que nous ayons non seulement le meilleur système au monde, mais un système qui serait suffisamment productif pour nous permettre, les chemins de fer, avec les revenus qui sont aujourd'hui les nôtres, d'acheter les wagons sans augmenter les coûts pour les fermiers.

M. André Bellavance: Le ministère des Transports négocie présentement avec les compagnies ferroviaires. La suggestion de M. Mongeau est-elle envisagée et envisageable?

Mme Kristine Burr: C'est une des questions que nous considérerons lors des négociations. On vient de commencer à parler de l'avenir des wagons-trémies. Il faut penser à l'avenir. Nous sommes confiants que la plupart des wagons-trémies seront disponibles pendant plusieurs années.

Comme mon collègue l'a mentionné, quelques-uns sont presque à la fin de leur vie, mais il y en a beaucoup d'autres qui continueront d'être fonctionnels pendant peut-être 15 ans. Nous avons un peu de temps pour déterminer l'approche la plus pratique, compte tenu de toutes les questions relatives au domaine des transports soulevées à ce moment-ci.

[Traduction]

Le vice-président (M. Paul Steckle): Monsieur Bellavance, votre temps est écoulé.

M. Gourde est le prochain. Allez-y, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Jacques Gourde (Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, PCC): L'agriculture canadienne évoluera et changera sans doute. Les producteurs chercheront des cultures qui seront plus payantes pour eux dans l'avenir. Ils n'ont pas le choix, ils doivent évoluer. Dans 5, 10 ou 15 ans, il y aura des grains spécifiques pour servir à des fins pharmaceutiques ou autres. On devra transporter des grains spécifiques en moins grande quantité. Présentement, on doit transporter un important volume de grains, sans doute du blé. Il y aura des produits qui devront garder certaines propriétés. Il faudra s'assurer que ces derniers ne soient pas mélangés à d'autres grains, afin de préserver les entités.

Le système ferroviaire pourra-t-il s'adapter assez rapidement pour permettre un transport de qualité à un coût abordable? Présentement, ces grains doivent être transportés par camion afin de protéger ces entités préservées. Je suis persuadé que ces volumes de grains vont augmenter, mais que les producteurs seront toujours inquiets du transport. Pour demeurer concurrentiels au niveau mondial, nous devons transporter ces produits à valeur ajoutée en toute sécurité.

• (1020)

M. Claude Mongeau: Il n'y a aucun doute qu'il est possible d'évoluer. On bouge énormément de produits, dont certains ayant une plus grande valeur ajoutée, et d'autres en plus grande quantité, comme vous l'avez dit, dans des cycles efficaces de train unitaire.

Les chemins de fer seront capables de suivre l'évolution du secteur agricole vers de nouvelles productions. Cela voudra-t-il dire qu'il faudra déplacer plus de grains dans des conteneurs? Cela voudra-t-il dire qu'on devra avoir recours à d'autres modes innovateurs pour répondre à la demande? Les réponses à ces questions ne sont pas encore toutes connues, mais il ne fait aucun doute qu'on pourra appuyer le secteur agricole dans l'ensemble des provinces du Canada, de la même façon qu'on déplace des conteneurs contenant des produits à très grande valeur ajoutée en provenance d'Asie ou d'Europe.

[Traduction]

M. Jim Buggs: L'industrie du grain est très importante pour nous aussi; elle ne l'est pas seulement pour les agriculteurs. Elle représente environ 20 p. 100 de nos activités, il est donc dans notre intérêt de veiller à ce que nos consommateurs soient concurrentiels. S'ils ne le sont pas, ils n'expédieront pas de grain.

Nous travaillons continuellement en ce sens, par l'utilisation des wagons-trémies couverts, de conteneurs ou de revêtements spéciaux sur les wagons-trémies couverts pour certaines qualités d'aliments. Comme ma collègue l'a dit, jusqu'à maintenant, le transport de grain a augmenté de 20 p. 100 depuis l'an dernier. Nous travaillons fort pour transporter tous les produits qui nous sont offerts, à un prix concurrentiel. C'est ce que nous faisons tous les jours.

Le vice-président (M. Paul Steckle): Il vous reste une minute et demie.

[Français]

M. Jacques Gourde: Prévoyez-vous que la stratégie des biocarburants pourrait entraîner une diminution du volume total de transport de grains? En effet, un volume de grains plus important pourrait être transformé au Canada. Peut-être aussi faudra-t-il transporter un volume de grains aussi important, mais à l'intérieur du territoire de notre pays.

[Traduction]

Mme Judy Harrower: C'est un marché auquel nous nous intéressons sans cesse, bien honnêtement. Nous ne savons pas comment les volumes de transport vont changer avec l'avènement des biocarburants, mais il ne fait aucun doute que leur développement va changer le paysage dans une certaine mesure.

[Français]

M. Claude Mongeau: Je pense que ce qui se passe, par exemple la production du maïs pour faire de l'éthanol ou d'autres productions qui constituent des solutions aux problèmes environnementaux, constitue un développement positif pour l'industrie agricole. Les chemins de fer seront prêts à les aider, que ce soit pour déplacer les grains ou pour déplacer les produits finis comme, par exemple, l'éthanol qui ne pourra pas être transporté dans des pipelines et qui devra être transporté dans des wagons-citernes, bien souvent par train.

[Traduction]

Le vice-président (M. Paul Steckle): D'accord. Votre temps est écoulé.

Monsieur Easter, vous avez cinq minutes.

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

Monsieur Buggs, en réponse à Jacques, vous avez laissé entendre que vous offriez un prix concurrentiel et que vous faisiez tout en votre pouvoir pour transporter le grain. Vous avez presque laissé entendre que les chemins de fer faisaient une faveur aux agriculteurs. Le fait est que pour chaque tonne de grain que vous transportez, vous

réalisez du profit. C'est très bien, c'est juste, personne ne le conteste. Mais si l'on compare la situation des agriculteurs à celle de leurs homologues des autres pays, nous nous trouvons en moyenne à 900 milles des ports. Les agriculteurs n'ont pas d'autre choix; les chemins de fer n'ont pas de concurrence. On ne peut pas transporter par camion du grain sur une distance de 900 milles et rester compétitif.

Il est crucial pour le milieu agricole, étant donné qu'il n'y a pas de concurrence et que vous avez tous les deux un plafond de revenus, que vous soyez efficaces. Je dois admettre que vous vous êtes améliorés, que vous avez fait de belles remontées, mais les chemins de fer n'ont pas vraiment de concurrence du point de vue des agriculteurs. Il est donc extrêmement important pour les agriculteurs et pour nous, les membres du comité de l'agriculture, que toutes les économies de coût que vous réalisez reviennent aux agriculteurs.

Vous vous portez très bien, contrairement à eux. Leurs coûts ont augmenté à bien des égards et ils continuent de croître en matière de transport. C'est pourquoi la FRCC voulait si ardemment récupérer ces 12 600 wagons, parce qu'elle avait l'impression qu'ils pouvaient faire économiser 30 millions de dollars aux agriculteurs. La réduction du plafond des revenus, si elle permet d'économiser 2 \$ par tonne, fera une différence, mais il y a beaucoup de « si ». Tout dépend si vous allez transférer vos autres gains en efficacité aux agriculteurs. Voilà pourquoi nous sommes préoccupés.

Je dois interroger les fonctionnaires de Transports Canada sur le rendement du capital. Avez-vous des chiffres, John, sur le rendement du capital garanti aux chemins de fer à qui l'on impose ce plafond?

Je vais revenir à ma première question. Allons-nous finir par voir ces deux autres rapports qui nous donneront quelques données? Je reconnais que ces données sont vieilles, mais le fait est que j'ai l'impression, personnellement, que vous exploitez les agriculteurs sur le plan des coûts d'entretien depuis quelques années. Je ne peux pas le pardonner aux sociétés de chemins de fer et je ne peux pas pardonner à Transports Canada de les laisser s'en sortir si facilement.

• (1025)

M. John Dobson (coordonnateur principal, Politique de surveillance de grain, Politiques de transport terrestre, ministère des Transports): J'aimerais clarifier la question du rendement du capital dont vous parlez.

Dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, il y avait des tarifs marchandises maximum calculés en fonction des coûts. L'un des éléments de coût était le rendement des coûts constants, non pas le rendement du capital, mais le rendement des coûts constants, qui était établi à 20 p. 100 dans la loi, alors que le taux réel était probablement plus près de 25 p. 100 ou de 30 p. 100, parce que les chemins de fer ont réalisé des gains de productivité entre les révisions de coûts.

Le coût du capital est l'un des éléments de coût compris dans la formule normale prise en compte dans l'indexation annuelle en fonction du coût de la vie. Je pense que le taux actuel du coût du capital est de l'ordre de 9 p. 100 et non de 20 p. 100. Ce sont deux concepts différents, le coût du capital et le rendement des coûts constants.

L'hon. Wayne Easter: John, pourriez-vous nous envoyer de la documentation à ce sujet?

M. John Dobson: Oui.

L'hon. Wayne Easter: Si vous en avez, nous serions certainement...

M. John Dobson: En tous les cas, je pense qu'il est important de faire la distinction entre les deux.

L'hon. Wayne Easter: Je suis d'accord. Je me rappelle clairement du chiffre de 20 p. 100. Je pense que dans d'autres secteurs, si l'on pouvait obtenir un rendement de 20 p. 100 du capital, mon Dieu, ce serait extraordinaire, surtout s'il était garanti par le gouvernement.

Si c'est différent, c'est bon, je l'accepte. Cependant, j'aimerais certainement voir de la documentation pour que nous nous occupions de ce qui se passe.

Concernant les deux autres rapports, je pense qu'ils donneraient au comité l'information dont il a besoin pour prendre des décisions sur la nouvelle proposition du gouvernement. Allons-nous obtenir ces deux rapports ou allons-nous seulement en obtenir des bribes? Les porte-parole des chemins de fer sont là; je sais que vous négociez avec eux.

Mme Kristine Burr: Je veux demander à Mme Borges de répondre à cette question, monsieur Easter.

Mme Helena Borges: Pour commencer, je pense qu'il faut préciser quel était le but de ce rapport. Je sais que les membres de la Farmer Rail Car Coalition vous ont dit que ce rapport était une validation de leur analyse de rentabilisation. Ce n'est pas le cas. Ce rapport visait... Nous avons demandé à l'office, à la demande de la FRCC et des sociétés de chemins de fer, d'établir une méthodologie préliminaire au cas où nous déciderions de modifier la loi pour réviser le plafond des revenus. Quelle serait cette méthodologie? Lorsque nous lui avons demandé, il a consulté les sociétés de chemins de fer, de même que la FRCC et tous les gens du milieu du grain qu'il pouvait consulter pour déterminer les plafonds de revenus et le niveau d'indexation. L'office a demandé à toutes les parties de signer un accord de confidentialité avec lui. Toutes l'ont fait.

Par conséquent, nous devons nous assurer que tous les signataires de cet accord de confidentialité, ainsi que l'office, qui fait partie des signataires, sont prêts à divulguer ces renseignements. Nous sommes en pourparlers avec les représentants de l'office. Nous cherchons à déterminer s'il y a un risque de préjudice commercial, parce que c'est la réserve des sociétés de chemins de fer à l'idée de divulguer ce rapport.

La décision ultime reviendra à l'office, puisque c'est son rapport, mais les pourparlers se poursuivent. Je voulais vous mettre en contexte, vous expliquer pourquoi ces renseignements n'étaient toujours pas publics et pour quelle raison.

• (1030)

L'hon. Wayne Easter: C'est une question ironique, mais je suis sûr que les sociétés ferroviaires ne voudraient pas être assujetties à la Loi sur l'accès à l'information comme le gouvernement a proposé que la Commission canadienne du blé le soit, n'est-ce pas? Hier seulement, la Chambre a adopté une mesure législative prévoyant l'assujettissement de la Commission canadienne du blé, qui n'est pas un organisme gouvernemental et qui ne reçoit pas de financement du gouvernement du Canada, à la Loi sur l'accès à l'information, ce qui la met en position désavantageuse.

Le vice-président (M. Paul Steckle): Monsieur Easter, je dois, pour être juste, faire cela.

M. Anderson, est-ce à vous? C'est certainement le tour de votre côté de la table.

M. David Anderson: Merci.

Monsieur Buggs, je voudrais revenir sur quelque chose que vous avez dite tout à l'heure. Vous avez dit que vous êtes en train de

négocier pour élargir l'utilisation permise des wagons. J'aimerais en parler un peu. Auparavant, les wagons-trémies ne servaient qu'à transporter les grains de l'Ouest canadien. Que va-t-il se passer? Envisage-t-on de les utiliser pour transporter autre chose que les grains de l'Ouest canadien? C'est assurément le but. Que donnerez-vous en échange ou bien projette-t-on de donner des garanties aux producteurs en échange — surtout par rapport à ma question de tout à l'heure, sur le fait que même la possibilité d'avoir une répartition des wagons l'automne dernier a suscité une grande frustration? Avez-vous abordé cette question?

M. Jim Buggs: Bien sûr. Le point que vous soulevez est important.

Nous pensons que l'utilisation des meilleurs wagons pour le meilleur usage, des wagons les mieux adaptés à l'usage, améliorerait le système. Comment y arriver? C'est le genre de détails que nous allons essayer de négocier pour atteindre un accord avec Transports Canada.

Il y a aussi le fait que — et je comprends très bien que nous devons être prêts à faire cet engagement — si nous allons utiliser les wagons du gouvernement pour autre chose que le transport du grain réglementé, nous devrions garantir une capacité équivalente à celle du transport du grain réglementé. Cela nous paraît tout à fait logique. Lorsque nous reviendrons à des wagons à capacité accrue, de meilleure qualité, mieux adaptés à cet usage, tout le monde y gagnera.

M. David Anderson: L'élargissement de l'utilisation des wagons serait donc une meilleure raison de les améliorer?

M. Jim Buggs: C'est ce que je voulais mentionner plus tard parce que nous n'avons pas eu le temps de le faire, mais si j'ai quelques minutes... La Saskatchewan Grain Car Corporation a élargi l'utilisation des wagons et a augmenté ainsi un peu plus leur valeur. Il est clair que c'est leur objectif, les négociations que nous avons entamées avec eux visent une utilisation plus large de ces wagons. Les accords que nous avons déjà conclus avec la Commission canadienne du blé nous permettent d'utiliser leurs wagons aussi pour autre chose.

Cela mène à une entente plus productive, plus efficace, consignée par écrit avec des tarifs et des conditions sur la mise en pratique.

M. David Anderson: Les cultivateurs ne veulent pas perdre cette capacité. Je suppose donc que vous êtes prêts à garantir ce niveau similaire...

M. Jim Buggs: C'est exact. La garantie d'une capacité équivalente serait une disposition critique, une garantie essentielle. Transports Canada contrôlerait cette capacité et s'assurerait que nous remplissons nos responsabilités et respectons nos engagements.

M. David Anderson: Est-ce le point de vue de CN?

M. Paul Miller: CN a un point de vue très similaire, monsieur Anderson. Je voudrais ajouter quelque chose à ce que M. Buggs a dit au sujet de la polyvalence, c'est que la capacité d'un wagon de transport de grains pourrait être améliorée à 286 k. Il pourrait être utilisé pour transporter du grain pendant une grande partie de l'année, puis il transporterait de la potasse ou des engrais, par exemple, le reste de l'année. Voilà un exemple de polyvalence possible avec une structure permettant une utilisation plus large.

M. David Anderson: Pouvez-vous me donner une idée du nombre actuel de wagons-trémies dans le système? Vous avez dit que vous avez 12 000 wagons du gouvernement, deux ou trois mille wagons provinciaux et que la Commission canadienne du blé en a quelques-uns. Vous avez dit que vous aviez 18 000 wagons. Est-ce que ce nombre inclut votre part du parc des wagons du gouvernement?

M. Jim Buggs: Nous exploitons un parc de 25 000 à 26 000 wagons-trémies couverts. Ils ne transportent pas que des grains. Ils transportent de la potasse, des engrais, du sable... tous les différents types de wagons.

Voulez-vous une répartition de ce que...

M. David Anderson: Seul le total m'intéresse. Cela fait 25 000 wagons pour votre société. Combien en a CN?

M. Paul Miller: CN a environ 30 000 wagons au total.

M. David Anderson: Il y a donc environ 55 000 wagons. d'après vous, quelle serait la capacité requise dans 10 ou 15 ans, car vous aurez de plus grands wagons, à plus grande capacité? Quel est le nombre de wagons que vous comptez avoir à cette période?

• (1035)

M. Jim Buggs: C'est une bonne question. Nous calculons continuellement le nombre de wagons. Nous élaborons un plan pluriannuel. Nous collaborons avec notre service commercial pour déterminer ce que sera la demande, avec le service des opérations pour prévoir les cycles, puis nous élaborons un plan.

Nous constatons surtout une amélioration du temps de cycle. La demande, surtout pour les grains, peut varier considérablement. Beaucoup d'industries ont tendance à prévoir tout le temps une croissance, mais en ce qui concerne les grains, les quantités d'aujourd'hui peuvent être ou non plus grandes ou plus petites à l'avenir.

Il s'agit vraiment d'un exercice. Je crois que c'est le point essentiel. Ce processus et cette souplesse sont nécessaires pour pouvoir faire face à la demande, qu'elle soit forte ou faible.

M. David Anderson: Je comprends, mais vous dites que la capacité va augmenter de 15 ou de 20 p. cent pour ces wagons. Cela signifie-t-il que leur nombre diminuera? Où projetez-vous de transporter beaucoup plus de produits dans ce genre de wagons et avoir le même nombre de wagons et une plus grande capacité sur les voies ferrées? Cela fait une différence pour les producteurs et la façon dont le grain est transporté dans l'Ouest canadien.

M. Jim Buggs: Si la demande était constante et si nous réussissons à conclure un accord permettant l'utilisation de wagons à plus grande capacité de charge, nous aurions besoin de moins de wagons pour transporter les cargaisons.

M. Claude Mongeau: Permettez-moi de répondre...

M. David Anderson: Avec un peu plus de détails, j'espère.

Le vice-président (M. Paul Steckle) M. Mongeau va répondre et vous aurez utilisé tout votre temps.

Vous pouvez inclure votre invité.

M. Claude Mongeau: En tant que participant, notre objectif devrait être le meilleur système de transport du grain au monde. Le but est d'avoir moins de wagons, une meilleure qualité et offrir aux agriculteurs une plus grande capacité de débit.

À CN, nous prévoyons des changements qui nous permettraient d'améliorer les temps de cycle de 33 ou 35 p. cent, ce qui réduirait

considérablement le nombre de wagons devant être remplacés avec le temps dans l'intérêt des agriculteurs et de tous les participants.

Au bout du compte, il faut un nombre exact de wagons pour livrer le grain au marché quand le marché en demande — c'est cela la capacité de débit

Le vice-président (M. Paul Steckle): Monsieur Atamenko, si vous voulez exercer votre droit de poser des questions, vous disposez de cinq minutes. Sinon, nous passerons à M. Bagnell.

M. Alex Atamanenko: Je vais poser quelques questions.

Vous avez dit que CP projette d'acheter 500 nouveaux wagons pour la somme de 40 millions de dollars, une capacité accrue de 16 p. cent.

À CN, vous avez parlé d'une nouvelle approche et de remplacement. Avez-vous quelque chose de plus concret, un nombre précis de wagons et à quelle date allez-vous les obtenir?

M. Paul Miller: Cela dépendra de l'issue des discussions en cours. Comme il a été mentionné, notre plan de parc sera fondé sur la mise hors service de certains wagons, en particulier ceux en aluminium; la remise en état de wagons en acier moins vieux et l'acquisition de nouveaux wagons modernes.

Pour répondre plus précisément à votre question, à ce stade, nous n'avons pas établi cela concrètement, les fonds n'ont pas été approuvés, etc., étant donné que les discussions sont en cours.

M. Alex Atamanenko: Du nombre total des 12 100 wagons, combien sont répartis à chaque société? Environ le même nombre?

Mme Helena Borges: Environ le même nombre; presque moitié-moitié. Je crois que CP en a un peu plus que CN, mais c'est environ à parts égales.

M. Alex Atamanenko: Donc, les 500 wagons que vous avez mentionnés sont en sus, ils ne font pas partie de ce parc. Ils font partie de l'ensemble de votre parc.

M. Jim Buggs: Nous avons 6300 wagons du gouvernement fédéral.

Mme Helena Borges: Si vous voulez, je peux donner des détails sur les wagons du gouvernement.

il ne s'agit pas seulement du gouvernement fédéral. Lorsque nous parlons de wagons du gouvernement, cela inclut l'Alberta, la Saskatchewan et les wagons de la Commission canadienne du blé. Le gouvernement fédéral a 12 100 wagons; les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta ont chacune environ 950 wagons, la Commission canadienne du blé en a 3800.

Puis, les compagnies ferroviaires ont leur propre parc. Les wagons leur appartiennent ou elles les louent. Les wagons de ce parc viennent compléter ceux du gouvernement.

M. Jim Buggs: Nos wagons sont juste un achat en plus de ce que nous avons aujourd'hui.

M. Alex Atamanenko: Quels sont les délais?

M. Jim Buggs: Ils sont sur le point de sortir de la chaîne de production. J'étais là-bas cette semaine; j'ai vu du deux cent soixante-et-onzième wagon au deux cent quatre-vingtième wagon en production.

M. Alex Atamanenko: Merci. C'est toutes les questions que j'avais.

• (1040)

Le président: Merci, monsieur Atamanenko.

C'est le tour de M. Bagnell, vous avez cinq minutes.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Vous avez donné, lors de votre déclaration, quatre bonnes raisons techniques montrant que l'ajout d'un intervenant n'améliorerait pas la situation. Pourriez-vous lire cette partie de votre déclaration?

Avant que vous ne le fassiez, je voudrais vous poser une question. Il semble que Transports Canada et CP aient déclaré qu'il restait beaucoup de wagons utilisables, alors que CNN a suggéré qu'ils étaient très usés et qu'ils devront être remplacés dans les cinq à sept prochaines années. Y aurait-il une divergence d'opinion?

Mme Kristine Burr: Nous sommes en train de négocier et les avis concernant les durées d'utilisation de certains de ces wagons peuvent différer.

Mme Helena Borges: J'ajouterai que CN a 2000 wagons en aluminium à très petite capacité et qui sont pratiquement arrivés au terme de leur vie utile. CP n'a pas de wagons d'aluminium, tous les wagons fournis par CP sont en acier.

En plus de ces 2000 wagons en aluminium, il y a les wagons achetés en 1972. Ils ont aussi une plus petite capacité et sont beaucoup plus vieux et ils sont presque à la fin de leur vie utile.

M. Claude Mongeau: C'est exact. CNN a plus de 1500 wagons en aluminium ayant une capacité de 4100 pieds cubes et une structure déficiente.

L'hon. Larry Bagnell: Les raisons pour lesquelles la FRCC ne devrait pas être impliquée n'ont pas beaucoup de poids. La raison que vous avez donnée tous les deux, je crois, était que la situation serait beaucoup plus compliquée s'il y avait un intervenant de plus. Je n'en suis pas sûr, si vous ne faites que remplacer un intervenant par un autre, le nombre d'intervenants reste le même.

Pouvez-vous lire vos quatre raisons?

Mme Judy Harrower: Oui. La première était une augmentation du transport de ligne et des coûts d'aiguillage, ce qui risquerait de mener à des ateliers d'entretien autres que ceux où nous effectuons l'entretien de nos wagons.

La seconde, ce sont des activités d'entretien plus complexes et une perpétuation d'un parc non homogène qui, comme l'a dit Jim Buggs...

L'hon. Larry Bagnell: Pouvez-vous nous donner des explications, parce qu'il ne semble pas... il n'y a que le propriétaire qui est différent, pourquoi alors tous ces changements?

Mme Judy Harrower: Je crois savoir qu'il y a eu beaucoup de questions sur l'entretien et le lieu d'entretien des wagons et sur qui sera responsable de l'entretien. On a aussi dit qu'un intervenant de plus compliquerait les activités d'entretien. Par opposition à la compagnie ferroviaire, qui effectue déjà l'entretien de 25 000 wagons, comme vous l'avez entendu — le total est de 25 000, mais la compagnie ferroviaire entretient un parc d'environ 18 000 wagons dans nos propres installations, ainsi que d'autres wagons. La situation se compliquera si on ajoute une autre partie ou un autre propriétaire, car ils pourraient demander que l'entretien de leurs wagons se fasse dans d'autres installations que celles qui existent aujourd'hui.

Mon dernier point était la souplesse d'ensemble de la compagnie ferroviaire. À ce niveau, nous revenons à ce que nous sommes supposés faire, c'est-à-dire fournir des wagons pour le transport et effectuer l'entretien de ces wagons à des niveaux et des normes que nous jugeons appropriés.

Littéralement, la souplesse de... Franchement, ces points se rejoignent, mais quand vous devez changer des wagons ou faire

quelque chose de différent de ce que vous ferez avec le reste des wagons de tout le parc, vous risquez de réduire l'efficacité du système.

Mr. Claude Mongeau: Je pourrais ajouter quelque chose à cela, monsieur le président.

La réponse est très simple. Aujourd'hui, CN a 100 000 wagons. Nous avons des installations de réparation et d'entretien dans l'ensemble de l'ouest canadien, notre système veut que nous remplacions les wagons au meilleur prix possible et le plus efficacement.

Si on ajoute d'autres intervenants, il y aura moins d'installation de réparation et elles se trouveront dans d'autres endroits. En raison du transfert et des distances, il y aura un plus grand nombre de wagons en attente pour l'entretien, alors qu'ils pourraient transporter du grain pour les agriculteurs.

L'hon. Larry Bagnell: Avec un autre intervenant, il pourrait, comme vous l'avez dit, y avoir plus d'efficacité, car il y aurait moins de monopole. S'ils pouvaient inclure les coûts de transfert supplémentaires et encore offrir un coût inférieur, ce sera certainement à l'avantage des expéditeurs.

M. Claude Mongeau: Il est très difficile d'imaginer que le coût d'entretien d'une compagnie ferroviaire ayant un parc de 100 000 wagons et de très importantes installations serait plus élevé qu'un petit atelier de réparations spécialisé.

M. Jim Buggs: Surtout quand ils sont beaucoup plus limités que ce que nous avons dans nos différents réseaux.

Le président: Pour revenir au point soulevé par Larry au sujet de la dernière déclaration, la FRCC a dit qu'elle avait dû augmenter les tarifs marchandises que doivent payer les agriculteurs de deux ou trois dollars par tonne. Êtes-vous d'accord avec ce chiffre?

• (1045)

Mme Judy Harrower: Je ne vois pas le rapport avec l'entretien?

Le président: Non, c'était seulement pour les facteurs de coûts globaux. Pour que leur programme soit viable, ils ont dû augmenter immédiatement de deux ou trois dollars par tonne les tarifs marchandises que doivent payer les agriculteurs.

M. Claude Mongeau: Ils espéraient compenser cela avec deux dollars par tonne des coûts d'entretien. Leur approche consistait essentiellement à augmenter le coût que doivent payer les agriculteurs en ayant la compagnie ferroviaire payait pour les locations, puis ils les compenseraient en avançant l'argument que les compagnies ferroviaires payaient deux dollars par tonne de plus pour l'entretien dans l'espoir que l'effet net des deux recouvrerait les coûts.

Le président: Je voudrais soulever un autre petit point avant de donner la parole à M. Bezan.

Quel est le nombre de wagons réparés sur la voie ferrée seulement pour qu'ils puissent rouler jusqu'à un atelier de réparation? Quelqu'un a dit qu'une équipe de dépannage mobile pourrait se déplacer et faire les réparations nécessaires. Je les ai vus à l'oeuvre. Quel est le pourcentage de wagons qui tombent en panne au point où il faut faire une petite réparation sur la voie ferrée pour pouvoir les diriger vers une installation de réparation?

M. Paul Miller: Je ne sais pas combien de wagons sont réparés, cela dépend du genre de panne. Si la panne pose un problème de sécurité ou si c'est une panne comme le changement d'une roue, d'un ensemble de roues, d'attelages ou de ce genre de pièces, ça peut se faire sur le train dans un faisceau de voies. Si le wagon est sur une voie ferrée, ces réparations peuvent être faites sur la voie.

Le président: D'accord. C'est pour que le remorquage vers un atelier de réparation se fasse en toute sécurité.

M. Paul Miller: Tout à fait.

Le président: Merci.

Monsieur Bezan, vous avez cinq minutes.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous pour vos exposés de ce matin. Je vous prie de m'excuser d'avoir été obligé de m'absenter un peu.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt vos propos sur la nécessité de renforcer l'obligation de rendre des comptes dans le système de manutention et d'une capacité accrue, et j'étais heureux d'entendre qu'il y a plus d'investissements.

Les agriculteurs — j'en suis un moi-même — disent qu'il y a un manque flagrant d'obligation de rendre des comptes, d'engagement et de capacité dans le système de transport du grain. L'année dernière, il y avait beaucoup de silos terminaux intérieurs entièrement remplis et pas de wagons pour charger le grain. Il arrive que des ports soient vides, que des bateaux attendent et qu'il n'y ait pas de grain à charger.

Le manque de service soulève des préoccupations. Comme M. Anderson l'a déjà dit, on prévoit une récolte exceptionnelle et nous devons être en mesure d'y faire face cet automne. Les agriculteurs traversent une période difficile et attendent des compagnies ferroviaires leur fournissent un service adéquat.

Je me demande si la raison pour laquelle la qualité du service a un peu diminué, du moins c'est ce que pensent les expéditeurs de grain, serait le plafond des recettes. Est-ce que le plafond des recettes limite la quantité de grains à expédier car les gens craignent d'atteindre rapidement le niveau?

Mme Judy Harrower: Le plafond des recettes est bien sûr ajusté au volume. Le plafond des recettes ne devrait pas influencer sur la quantité expédiée.

J'ajoute que le transport du grain n'a jamais été aussi fluide que cette année. Les investissements dans nos infrastructures, équipes, locomotives et wagons nous permettront de maintenir cette fluidité pour faire face à la prochaine récolte.

M. James Bezan: À cause de ce qui s'est passé l'année dernière, les agriculteurs pensent être le dernier souci des compagnies ferroviaires qui mettent les produits ayant une plus grande valeur — le transport de conteneurs, etc. — avant les marchandises en vrac. Et même dans la catégorie des marchandises en vrac, dans le transport des produits forestiers, du charbon ou autre marchandise, le grain semble être en dernière position. Est-ce le cas ou est-ce seulement une impression?

M. Paul Miller: Permettez-moi, monsieur, de dire que ce n'est pas du tout le cas. Ne serait-ce que pour survivre, nous ne pouvons pas laisser une chaîne logistique prendre le pas sur une autre. Nous devons maintenir la fluidité du trafic pour éviter une pléthore de problèmes dans notre réseau. Si nous ne touchons pas au grain et que nous nous occupons du transport intermodal, par exemple, les silos n'auraient rien à faire et une semaine plus tard ils seraient submergés de travail et il faudrait des semaines et des semaines pour se relever de cette situation. Nous prenons grand soin à transporter tous les produits offerts en respectant au mieux les délais.

M. Jim Buggs: Votre discours est plutôt général, sans détails il est un peu difficile d'aborder la question.

J'aimerais soulever un point important, la demande constante. Par exemple, aux ports, par rapport aux silos que nous desservons, CP

peut décharger au maximum 2000 wagons par semaine. Donc, en cas de demande pour 3000 wagons et bien le silo de Vancouver, par exemple, n'a pas la capacité suffisante pour le faire.

C'est la même chose pour les wagons. Nous avons beaucoup de wagons. Nous en avons 12 600 à présent et nous sommes prêts à en avoir plus pour transporter le grain canadien. Mais, nous devons tenir compte dans notre travail des prévisions, puis utiliser ces wagons efficacement en fonction de notre capacité.

CP n'exerce aucune discrimination à l'endroit du grain. Le grain constitue la plus grande partie de nos activités, nous lui accordons donc une grande importance et assurons le meilleur transport possible.

● (1050)

M. James Bezan: D'accord.

Des réunions conjointes se sont tenues. Je crois que Transports Canada avait organisé des réunions auxquelles assistaient tous les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Il y a eu un problème lors d'une récente réunion, CN ne s'est pas présentée. Pour quelle raison?

M. Claude Mongeau: Je ne suis pas sûr de quelle réunion vous parlez, monsieur.

M. James Bezan: Voyons...

Vous devriez le savoir. Un manutentionnaire vient de me communiquer cette information, il y a eu une réunion récemment, tout le monde était invité à participer et pour une raison ou une autre, CN n'a pas assisté à la réunion.

M. Claude Mongeau: Nous rencontrons avec plaisir tous nos clients face à face où dans n'importe quel forum pour aborder des questions. Nous assistons aux réunions quand nous en connaissons l'ordre du jour et l'objet des discussions.

M. James Bezan: Je crois que je n'ai plus de temps.

Le président: Votre temps est épuisé. Merci, monsieur Bezan.

Monsieur Steckle, vous avez un dernier point à soulever?

M. Paul Steckle: Oui, un seul. Il s'agit de quelque chose qui me préoccupe vraiment, moi qui ai déjà longuement vécu et qui ai beaucoup d'expérience de la vie, surtout dans l'agriculture.

On nous explique tout le temps que nous aurons un bénéfice net grâce à un programme. Et cela crée une situation dans laquelle un agriculteur qui vend 5000 tonnes d'orge, de blé ou autre, s'attend à avoir un bénéfice de 10,000 \$. Sans être prophète, je peux l'assurer qu'il est fort probable qu'il ne fera jamais un profit de 10,000 \$.

En tant qu'agriculteur, je devrais me demander comment puis-je être sûr que deux compagnies ferroviaires qui s'assoient à la même table que Transports Canada négocieraient pour moi le meilleur accord possible. Je comprends que vous êtes des gens d'affaires et que vous cherchez à faire un profit — je comprends le principe. Je comprends que Transports Canada veuille obtenir un bon accord. Mais vu que les agriculteurs, les expéditeurs, les gens qui bénéficient de votre système — comme vous l'avez si éloquemment dit ce matin — ne sont pas représentés, comment peuvent-ils être sûrs que le meilleur accord possible sera conclu à long terme étant donné que, comme je l'apprends ce matin, dans 25 ans le gouvernement ne possèdera qu'un très petit nombre de wagons, et encore?

Quelle garantie pouvez-vous donner à ce groupe ce matin, à ceux qui nous écoutent et à ceux qui liront les feuillets bleus demain que pour vos deux compagnies et le ministère des Transports la priorité absolue est toujours accordée aux agriculteurs?

M. Claude Mongeau: Si vous me permettez de répondre, monsieur, vous avez encore mis le doigt sur le problème. Et je pense que vous avez encore beaucoup plus d'années à vivre que vous venez de le dire.

Les agriculteurs et vous, en tant que représentants du gouvernement, avaient aujourd'hui deux choix. Nous pouvons oeuvrer pour réduire à 2 \$ par tonne, avec un débat plutôt technique sur les coûts d'entretien de 1992, ou nous pouvons chercher la solution pour éviter une augmentation de 4 à 5 \$ par tonne quand ces wagons seront remplacés. Dans une situation gagnant-perdant, les agriculteurs obtiendront 2 \$ par tonne à court terme, les compagnies ferroviaires perdront 50 millions de dollars et il faudra faire un investissement de 1,5 milliards de dollars de l'argent des contribuables, car plus le rendement du capital investi est faible moins nous serons portés à investir dans les wagons à l'avenir. Donc, c'est une situation gagnant-perdant.

La situation gagnant-gagnant-gagnant est celle que nous recherchons tous pour accroître la productivité. Une productivité avec un élément moteur, de meilleurs cycles de temps et des wagons à plus grande capacité permettra de remplacer les wagons sans aucun coût pour les agriculteurs, si les recettes sont stables.

C'est un choix à faire : voulons-nous une situation gagnant-gagnant-gagnant ou une situation gagnant-perdant? Les enjeux sont à 2 \$ par tonne, qui diminueront quand nous aurons des chiffres réels sous les yeux, ou 4 à 5 \$ par tonne pour le coût pour le propriétaire de ces wagons à l'avenir. C'est un choix facile à faire si nous avons une vision à long terme.

•(1055)

M. Paul Steckle: Est-ce que quelqu'un d'autre veut répondre?

Je ne vais pas réfuter ce que vous venez de dire, je vous laisse le dernier mot. L'avenir nous dira si vous avez raison.

Mme Judy Harrower: Comme je l'ai dit tout à l'heure — je rejoins les propos de M. Mongeau — nous devons aller de l'avant et assurer l'avenir du système de transport et de la manutention du grain au Canada et ne pas nous ancrer dans le passé. Nous devons faire les bons choix aujourd'hui pour assurer la prospérité de notre pays.

Mme Kristine Burr: Nous nous adressons aux deux compagnies ferroviaires et nous sommes très conscients de la complexité de la situation. L'approvisionnement en wagons soulève des questions. Nous entendons aussi régulièrement de la part des expéditeurs dans l'ensemble du pays, y compris les expéditeurs du grain, des préoccupations concernant la qualité du service.

Nous allons devoir réfléchir sérieusement pour recommander au ministre des Transports la meilleure solution possible pour le système de transport. Je crois que c'est la raison d'être de Transports Canada et nous prenons note des préoccupations que nous avons entendues aujourd'hui.

Je vous remercie de nous avoir fait part de vos points de vue.

Le président: Merci.

Monsieur Bezan, vous voulez soulever un dernier point.

M. James Bezan: Madame Harrower, vous avez mentionné les efficacités dans le système et vous avez dit qu'il y a des améliorations surtout à CP, et espérons aussi à CN. Il ne fait aucun doute que notre avenir dépend des efficacités que nous pouvons avoir ici pour servir au mieux les agriculteurs et tout le secteur du transport.

Vous avez dit que nous sommes parmi les meilleurs au monde. Où nous classons-nous, par rapport aux États-Unis, à l'Australie, au Brésil et à l'Argentine, du point de vue de l'efficacité et de la capacité à sortir une marchandise d'un port?

Mme Judy Harrower: Je suis pas sûre de comprendre ce que vous voulez dire par « meilleurs au monde ».

M. James Bezan: Vous avez dit tout à l'heure dans votre exposé, si je ne me trompe pas, que notre système était l'un des plus efficaces au monde.

Mme Judy Harrower: En ce qui concerne l'ensemble du système de manutention et de transport du grain, M. Mongeau a dit tout à l'heure que nous avions une structure de transport très efficace qui offre aux agriculteurs un train de mesures très économiques pour exporter leurs marchandises.

En ce qui concerne l'aspect ferroviaire, il ne fait aucun doute que du point de vue de la sécurité du service, les compagnies ferroviaires nord-américaines comptent parmi les plus performantes au monde. Je peux parler de notre compagnie en particulier. L'importance que nous accordons à la sécurité et au service — et la performance que nous avons réalisée ces dernières années — nous placent en haut de la liste, même en Amérique du Nord. Voilà ce que je voulais dire.

M. James Bezan: Comment se compare notre système à celui d'autres pays, aux concurrents de la scène internationale, au niveau du transport du produit de la ferme au port et la livraison au client à l'étranger, où pensez-vous que nous nous classons?

Mme Judy Harrower: Je n'ai pas de documentation spécifique à ce sujet, mais les informations et les commentaires que j'ai lus indiquent que nous avons un système extrêmement économique au service de nos agriculteurs, un système qui vise à fournir un service d'excellence aux expéditeurs de grains au Canada.

M. Claude Mongeau: Il est certain que notre réseau de collecte du grain est le meilleur au monde. Par rapport à notre plus proche concurrent, c'est-à-dire les États-Unis, nous transportons les marchandises plus rapidement et à un coût inférieur de 35 p. cent.

Il y a pas de meilleur système au monde et nous pouvons l'améliorer encore plus si nous travaillons ensemble. Nous pouvons l'améliorer si nous nous éloignons de la complexité et de la confrontation, de l'atmosphère des anciennes mesures réglementaires et du genre de débat auquel nous avons assisté sur les coûts de construction et de maintenance de 1992 et de nous concentrer sur ce que nous devons faire pour aller de l'avant et améliorer encore plus le système.

Mme Kristine Burr: Les temps de cycle étaient l'un des éléments identifiés dans les examens de Estey et Kroeger d'il y a quelques années. Bien que des améliorations aient été apportées récemment, comme il a été dit ce matin, les temps de cycle d'aujourd'hui sont loin des améliorations ciblées à l'époque de l'étude de M. Estey et M. Kroeger sur la façon d'améliorer le système de transport du grain. Je pense qu'il y a de vraies possibilités d'accroître la productivité et elles devraient constituer un point central alors que nous allons de l'avant.

• (1100)

Le président: Merci beaucoup, mesdames et messieurs, pour les exposés que vous avez faits aujourd'hui. Le dialogue a été très utile et je suis sûr que nous continuerons dans cette voie l'automne prochain.

C'est notre dernière réunion du printemps. Je voudrais remercier tout le monde d'avoir si bien participé aux quelques réunions que nous avons eues.

Nous avons quelques questions d'ordre administratif. M. Anderson veut soulever un dernier point.

M. David Anderson: Je voulais seulement dire au comité que j'ai présenté mes excuses à Maple Leaf pour le fiasco de mardi, le fait que nous ne soyons pas partis à l'usine de Rothsay; je voulais aussi exprimer ma déception. Nous nous étions engagés et nous pensions avoir un nombre correspondant de députés ministériels et de l'opposition. Quand nous sommes arrivés devant le bus, nous étions cinq, et deux personnes se sont présentées, un député de l'opposition officielle et c'est tout.

Les personnes, dont les noms étaient dans la liste s'étaient engagés à venir. Une seule personne s'est désistée et n'a pas envoyé un remplaçant. Au moment du départ, le whip a décidé que nous ne partirions pas. J'espère que cela aura aucun effet sur nos déplacements futurs. Si une personne promet de venir et qu'elle est empêchée, nous la prions de bien vouloir avertir à l'avance afin que les ajustements nécessaires soient faits. Tout cela a été frustrant pour tous.

Le président: Huit cent dollars de l'argent des contribuables a été dépensé. Nous avons dû payer pour le bus, parce que nous avons commencé, puis nous avons été pris de court...

Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: J'avais averti Paul que je ne pourrais pas venir. Lorsque le projet de loi C-2 était à l'étude et que ma motion en faisait partie, j'ai estimé que je devais rester ici — je ne pensais pas que le projet de loi serait débattu ce jour-là — c'est la raison pour laquelle nous n'avons pas pu venir.

Nos déplacements futurs ne devraient pas en souffrir. Je pense que nous sommes sur le point de conclure une mesure législative. Il y a parfois des empêchements et c'est ce qui est arrivé.

Le président: Merci, monsieur Easter.

M. David Anderson: Je vous suggère d'essayez de trouver un remplaçant ou autre chose afin que nous n'arrivons pas devant le bus pour découvrir que personne ne s'est présenté.

L'hon. Wayne Easter: J'ai essayé, mais c'était impossible pour moi de venir ce jour-là.

Le président: D'accord.

Les heures et les endroits de nos réunions peuvent changer à l'automne prochain. Nous ne savons pas ce qui va se passer. Le greffier se tiendra au courant durant l'été.

Il est probable que nous fassions une réunion d'organisation pour les questions, etc. Nous avons un comité de direction. Si vous préférez une réunion d'ensemble, c'est aussi possible. Je pense que nous en discuterons quand nous nous retrouverons vers la mi-septembre, c'est ce que je crois comprendre.

Je souhaite à tout le monde de passer un excellent été. Nous espérons vous revoir en automne.

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 site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site 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.