



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 029 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 21 novembre 2006

—
Président

M. Gerry Ritz

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le mardi 21 novembre 2006

•(1105)

[Traduction]

Le président (M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, PCC)): La séance est ouverte.

Bonjour, messieurs. Nous sommes très heureux de vous souhaiter la bienvenue.

Nous accueillons aujourd'hui Peter Marshall, premier vice-président, région de l'Ouest, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, et Paul Miller, vice-président, Services du transport; Tim Heney, agent exécutif en chef de l'Administration portuaire de Thunder Bay; Wade Sobkowich, directeur exécutif de la Western Grain Elevator Association, et Robert Meijer, directeur des affaires publiques. Bienvenue à tous.

Nous avons deux heures ce matin pour parler des services de transport ferroviaire, de ce qui marche et de ce qui ne marche pas, et des solutions possibles. Nous avons donc deux heures pour dresser un plan d'avenir. Chaque témoin aura 10 minutes pour faire un exposé, après quoi nous aurons une période de questions.

Nous commençons avec Peter Marshall, premier vice-président du CN, région de l'Ouest.

M. Peter Marshall (premier vice-président, Région de l'Ouest, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Bonjour, monsieur le président. Merci de votre invitation,

Comme vous l'avez dit, je suis accompagné de Paul Miller. Nous venons tous les deux d'Edmonton et sommes contents d'être à Ottawa par cette journée ensoleillée.

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de parler des services de transport de céréales de l'Ouest. Je ferai une brève déclaration liminaire, après quoi nous serons à votre disposition pour répondre à vos questions.

Il ne fait aucun doute que les céréales jouent un rôle très important dans les services de transport ferroviaire de l'Ouest. En moyenne, nous transportons environ 11 millions de tonnes de céréales vers les quatre ports de l'Ouest, essentiellement dans des wagons-trémies, ce qui représente 120 000 wagons par an. Nous assurons le transport d'environ la moitié de toutes les expéditions canadiennes de céréales vers ces ports pour l'exportation. Nous assurons aussi le transport de céréales de l'Ouest et de l'Est vers de nombreuses destinations intérieures en Amérique du Nord. En 2005, le transport de céréales provenant du Canada a représenté environ 8 p. 100 des recettes totales de fret du CN.

Nous savons que la récolte de cette année dans les provinces de l'Ouest est d'excellente qualité et ce facteur, conjugué à des stocks de report élevés et à des prix mondiaux très fermes, s'est traduit par des expéditions importantes cette année. Jusqu'à présent, pour l'année céréalière, nous avons transporté près de 41 000 wagons jusqu'aux trois principaux ports d'exportation, ce qui représente la deuxième

quantité la plus élevée en 10 ans jusqu'à cette période moment de l'année.

Nous nous efforçons continuellement de rehausser l'efficacité et la fluidité du réseau de transport. Je vais vous donner quelques exemples des mesures que nous avons prises au cours de l'année pour améliorer nos installations.

Nous avons acheté 60 nouvelles locomotives de grande puissance très efficaces et en avons 65 autres en commande pour 2007.

Nous avons prolongé 26 voies secondaires dans l'Ouest, ce qui nous permettra d'exploiter le réseau de manière plus efficace. Sur ce total, 25 sont déjà en service. Une autre, située à Barrière, en C.-B., entrera en service sous peu, après un investissement de 73 millions de dollars environ.

Nous aménageons la signalisation de la voie reliant Jasper à Prince George, qui n'était pas encore signalisée. Elle disposera maintenant d'un système de contrôle centralisé du trafic, ce qui permettra d'y faire circuler les trains de manière plus efficace, plus efficace et plus sûre. Ces travaux, représentant un investissement de 14 millions de dollars environ, s'achèveront à la fin du mois.

Comme la plupart des entreprises de l'Ouest canadien, nous devons recruter du personnel, soit environ 334 nouveaux employés pour toute la région. Plus de la moitié seront des équipages de trains et des conducteurs de locomotives. Certes, nous faisons aussi face à des départs naturels d'employés mais il est incontestable que nos activités augmentent.

Nous avons actuellement dans notre service 11 000 wagons-trémies.

Ce qui est cependant plus important que les améliorations apportées à l'équipement, ce sont les mesures que nous avons prises avec nos clients pour accroître l'efficacité du réseau. Un bon exemple en est notre programme de trains GX 100 en vertu duquel nous offrons des incitatifs aux clients pour le chargement et le déchargement des wagons dans les délais prévus. Ce programme comprend également des pénalités financières pour la partie responsable si le délai de livraison n'est pas respecté. Cette initiative a été bien accueillie par le marché et a certainement eu un effet notable à Vancouver, surtout cette année.

Nous venons tout juste d'ouvrir un service intérieur de chargement de conteneurs à Edmonton qui permet de réduire la circulation inefficace de wagons à conteneurs vides vers l'Ouest et de wagons-trémies vides vers l'Est.

Nous avons également prévu des incitatifs pour encourager l'expédition de céréales par Prince Rupert, l'un de nos couloirs les plus efficaces.

Je crois qu'il est important de souligner que nous avons pris toutes ces mesures dans le but fondamental d'assurer la sécurité de nos opérations ferroviaires, de nos employés, de nos collectivités et de nos clients, et j'ai le plaisir de vous dire qu'à ce jour, 13 novembre, nous avons réduit de 21 p. 100 d'une année à l'autre le nombre d'accidents ferroviaires devant être déclarés au Bureau de la sécurité des transports. Le principal moteur de ce succès a été l'amélioration de notre voie principale où nous avons enregistré 35 p. 100 d'accidents en moins.

La voie principale est manifestement cruciale pour l'acheminement des céréales jusqu'aux ports et elle est déterminante pour la bonne circulation des trains. La semaine dernière, par exemple, nous avons eu plusieurs problèmes de mauvais temps dans l'Ouest, avec des glissements de terrain au sud de la C.-B., ce qui a perturbé toute la circulation ferroviaire et pas seulement celle des céréales. Je suis heureux de pouvoir dire que nous avons rétabli rapidement nos activités et que les choses fonctionnent à nouveau très bien.

Le fait que nous ayons positionné plus de 5 400 wagons céréaliers dans les élévateurs pour qu'ils soient chargés à destination des ports est l'un des signes les plus clairs de l'amélioration du service en collaboration avec le secteur. C'est environ 10 p. 100 de plus que l'an dernier. Nous avons positionné ces wagons dans les élévateurs à raison de 90 p. 100 environ de notre plan de capacité, qui est d'environ 4 400 wagons par semaine.

À cette époque de l'année, c'est important. On ne cesse de nous dire que la récolte sera abondante, que les prix sont élevés et que nous devons tout transporter. Tout marche bien quand tous les rouages du système sont bien huilés. À cette époque de l'année, il est important que chaque élément fonctionne bien. Le réseau ferroviaire est une chaîne intégrée. Aucun élément de la chaîne ne peut transporter toutes les céréales disponibles dans une période de temps réduite, et cela vaut pour les sociétés de chemins de fer, les terminaux d'exportation et les navires. On ne peut pas s'attendre à ce que toute la récolte soit transportée d'un seul coup.

Nous avons déployé beaucoup d'efforts pour que le système fonctionne de manière harmonieuse et nous avons obtenu une excellente collaboration, pas seulement de l'industrie céréalière mais aussi de nos amis concurrents du CP avec qui nous avons fait beaucoup de choses l'an dernier.

Nous ne pouvons mettre à la disposition du secteur que le nombre de wagons que nous pouvons faire circuler sans heurts, pleins ou vides. Placer plus de wagons vides dans le système ne ferait que créer des goulots d'étranglement et produire des retards et une perte de productivité. Il est important que les wagons circulent rapidement.

Pour l'avenir, je pense qu'il est important de comprendre que nous exploitons notre société ferroviaire comme un système intégré avec des producteurs, des sociétés de transport, des services locaux et des sociétés portuaires. Il y a beaucoup de maillons dans la chaîne et j'ai la ferme conviction que nous avons fait des progrès considérables collectivement ces dernières années, ce qui nous a permis d'améliorer sensiblement le transport des céréales au Canada.

Nous allons continuer de travailler avec nos partenaires pour accroître encore l'efficacité du réseau. Nous continuerons de nous concentrer sur la planification tactique et sur l'exécution de notre plan quotidien en toute sécurité. Nous continuerons aussi d'effectuer les investissements nécessaires dans le renouvellement de nos

installations et de notre matériel afin d'avoir la capacité requise pour appuyer le secteur céréalier de l'Ouest canadien.

Merci de votre attention.

• (1110)

Le président: Merci, monsieur Marshall.

Nous passons maintenant à M. Heney, de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

M. Tim Heney (agent exécutif en chef, Administration portuaire de Thunder Bay): Merci, monsieur le président. Au nom de l'Administration portuaire de Thunder Bay, je vous remercie de nous accueillir aujourd'hui devant votre comité.

L'histoire du port de Thunder Bay est intimement liée au transport des céréales. Le premier élévateur du port est entré en activité en 1884. Pendant ses années de gloire, Thunder Bay était le principal point de chargement des céréales canadiennes destinées à l'exportation et s'enorgueillissait d'être le plus grand port céréalier au monde et le troisième port du Canada. Aujourd'hui, Thunder Bay est le neuvième des 19 ports publics du Canada et 8,5 millions de tonnes y transitent en moyenne chaque année. C'est le deuxième plus grand port canadien des Grands Lacs.

Avec la Voie maritime du Saint-Laurent, le port de Thunder Bay forme un couloir essentiel pour le transport vers l'Est des céréales canadiennes. Au cours des cinq dernières années, il a vu passer en moyenne 5,9 millions de tonnes destinées soit à un transport océanique direct soit à des élévateurs de transfert du Québec. Le port dessert des marchés d'Europe, d'Afrique, d'Amérique latine et du Mexique. En outre, des céréales canadiennes sont expédiées vers les marchés intérieurs de l'Est du Canada au moyen de la flotte des Grands Lacs. Les céréales représentent plus de 70 p. 100 des expéditions totales du port.

Thunder Bay est le plus gros point d'origine des exportations empruntant la Voie maritime du Saint-Laurent et il offre un point de retour critique pour la flotte des Grands Lacs remontant avec du minerai de fer. Le port est en activité entre fin mars et début janvier chaque année et accueille plus de 400 navires par an.

Le port a cinq élévateurs en service, ayant une capacité d'entreposage totale de 1,4 million de tonnes, ce qui représente la plus grosse capacité au Canada. Cela permet d'utiliser de manière efficace la flotte des Grands Lacs durant toute la saison maritime, à quoi s'ajoutent des capacités inégalées de traçabilité et de mélange des céréales. Le port possède également deux terminaux de vrac capables de manutentionner des céréales. Les terminaux céréaliers de Thunder Bay restent axés sur l'amélioration de la productivité et ils améliorent régulièrement leurs installations pour réduire les temps de chargement des wagons et les périodes d'attente des navires. Le temps que les navires passent au port a été réduit de 13,6 p. 100 durant le premier semestre de cette année en étant ramené à 1,9 jour en moyenne, chiffre le plus bas de tous les ports canadiens de l'Ouest. Par comparaison, ce temps est de 8 jours à Vancouver. Pour les 6 premiers mois de l'année céréalière 2005-2006, le temps de rotation moyen des wagons a été de 18,3 jours à Thunder Bay contre 19,3 jours à Vancouver.

La Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs constituent l'un des systèmes de transport commercial intérieur les plus vastes et les plus stratégiques au monde, produisant plus de 4 milliards de dollars d'impact économique et quelque 20 000 emplois directs au Canada. En 2005, 43,3 millions de tonnes ont été expédiées par ce réseau, ce qu'on estime être environ la moitié de sa capacité.

Le transport maritime est le meilleur mode du point de vue de la réduction des émissions dans quasiment toutes les situations où la vitesse de livraison n'est pas primordiale. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a lancé en 2004 avec les ports des Grands Lacs le programme Highway H₂O dont le but est de faire la promotion de la Voie maritime et de diversifier les marchandises qu'elle transporte. Des incitatifs ont été adoptés pour les nouvelles cargaisons et, jusqu'à présent, cela a engendré 400 000 tonnes de nouvelles marchandises et 1 million de dollars de recettes supplémentaires.

On estime que le transport océanique va doubler au cours des 10 prochaines années à cause de la croissance explosive des économies de l'Inde et de la Chine. Cette croissance constituera un défi pour les ports côtiers et pour tous les modes de transport d'Amérique du Nord. La Voie maritime est très prometteuse en ce qui concerne la satisfaction de ces futurs besoins de transport tout en permettant d'accroître notre efficacité énergétique et de réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Au cours des quatre dernières saisons, 850 000 tonnes en moyenne de blé et d'orge ont été expédiées directement par rail des Prairies au Québec sans passer par Thunder Bay et la Voie maritime. Telle est la principale menace pour le port de Thunder Bay. On invoque souvent pour justifier cette situation le fait que la Voie maritime ne fonctionne que 9 mois par an mais, à l'heure actuelle, 5 trains par semaine, soit environ 60 000 tonnes, évitent la Voie maritime alors que notre port restera ouvert jusque début janvier.

• (1115)

Avec la perte des marchandises générales entrant au pays au début des années 80, seulement 5 p. 100 environ des expéditions de notre port sont destinées au marché intérieur. Les initiatives actuelles du port de Thunder Bay visent à accroître les marchandises d'origine européenne destinées à l'économie prospère de l'Alberta, en utilisant les céréales comme chargement de retour.

Nous pensons que tirer parti de notre infrastructure de transport nous permettra d'accroître les expéditions de céréales passant par le port en donnant un accès accru aux navires océaniques.

En résumé, le réseau de la Voie maritime est un couloir de transport stratégique actuellement sous-utilisé. Son succès futur dépendra de son aptitude à conserver le trafic existant et à être perçu comme une option de transport viable.

Le succès futur du port de Thunder Bay dépendra notamment de son aptitude à rester une voie de passage importante pour les provinces de l'Ouest. Nous devons continuellement surveiller nos coûts pour rester compétitifs, répondre à la demande d'un service plus personnalisé et offrir des solutions novatrices en devenant un élément des efforts de planification stratégique des transports pour l'Ouest canadien.

Voici quelques recommandations que j'adresse à votre comité : éliminer les droits perçus pour les services maritimes de la Garde côtière; moderniser les services de navigation; adapter les méthodes de travail de la Commission des grains pour tirer parti des gains de productivité des terminaux céréaliers; et, finalement, utiliser les navires océaniques en plus de la flotte des Grands Lacs comme solution de remplacement du transport ferroviaire direct de blé et d'orge vers le Québec.

Merci de votre attention.

Le président: Merci, monsieur Heney.

Je donne maintenant la parole à M. Sobkowich.

M. Wade Sobkowich (directeur exécutif, Western Grain Elevator Association): Merci beaucoup, monsieur le président, d'avoir invité la WGEA à participer à vos audiences sur le transport des céréales.

La WGEA est une association de 8 sociétés publiques et privées de manutention de céréales appartenant à des agriculteurs et traitant collectivement plus de 90 p. 100 des exportations de céréales en gros de l'Ouest canadien. Nos membres représentent environ 20 p. 100 des recettes des sociétés ferroviaires et plus de 1 milliard de dollars du fret ferroviaire total.

M. Meijer.

M. Robert Meijer (directeur, Affaires publiques, Western Grain Elevator Association): J'aimerais commencer par établir le contexte. Selon la WGEA, dans un monde parfait, aucune réglementation — législative ou autre — ne serait nécessaire et les entreprises se comporteraient en conséquence. Toutes les responsabilités, obligations, opportunités et difficultés pourraient être et seraient gérées dans l'intérêt de tous les participants soit, dans le cas présent, le secteur de la manutention des céréales.

Hélas, nous ne vivons pas dans un monde parfait. De plus, nous oeuvrons sur un marché compétitif de plus en plus international. De ce fait, nous faisons face à des défis réels et immédiats, notamment avec nos transporteurs.

Je remercie à nouveau votre comité de nous avoir invités ce matin. Nous ne sommes pas ici pour réclamer plus d'intervention sur le marché. Nous ne sommes certainement pas ici pour vous demander de nous tenir la main dans les efforts que nous déployons comme partenaires et concurrents pour acheminer nos récoltes à nos clients intérieurs et étrangers. Nous attendons plutôt du gouvernement et de votre comité l'instauration d'un régime législatif et réglementaire plus juste, plus équilibré, plus responsable et plus transparent dans le but de veiller à ce que toutes les parties — expéditeurs et transporteurs — s'acquittent de leurs obligations et de leurs engagements dans l'intérêt du secteur céréalier et de ses producteurs. Nous aurons plusieurs propositions de réforme à vous présenter après vous avoir indiqué comment nous sommes parvenus à la décision de réclamer une réforme législative au gouvernement.

Les agriculteurs et les sociétés cérésières ont énormément investi dans le système de manutention des céréales de l'Ouest au cours des 20 dernières années, et même avant, dans leur intérêt. Toutefois, nous avons de plus en plus de difficulté à nous acquitter de nos engagements contractuels à cause des carences des transporteurs, de certaines inefficiences et d'échecs incertains. La législation fédérale actuelle nous est fort peu utile pour remédier à ces problèmes.

L'un des facteurs d'efficacité du transport ferroviaire est relié à la durée des cycles. Malgré des investissements importants dans l'infrastructure de manutention des céréales, la durée des cycles n'a pas beaucoup changé depuis cinq ans alors que, durant la même période, nous avons constaté une réduction sensible du service ferroviaire et, malheureusement, de sa fiabilité. Pendant l'année écoulée, nous avons mesuré les résultats d'un transporteur, le CN, en matière de positionnement des wagons aux élévateurs. Nous avons ainsi constaté que le CN a respecté son plan de positionnement dans 60 p. 100 des cas en moyenne depuis le début de l'année cérésièrè, et 70 p. 100 depuis que nous avons commencé à mesurer ce facteur. Je précise que cela ne veut pas dire que le CN répond à 70 p. 100 de la demande du secteur mais plutôt qu'il répond à 70 p. 100 de son propre plan de positionnement, qui a déjà été considérablement réduit par rapport aux besoins du secteur.

Cela cause des problèmes dans la planification du transport des céréales vers les terminaux d'exportation et a entraîné des coûts supplémentaires parce que nous avons dû placer du personnel additionnel dans les élevateurs du pays pour assumer nos responsabilités de chargement lorsque les wagons finissent par arriver, sans compter que cela a augmenté les coûts des terminaux parce que les heures d'arrivée de ces wagons ne sont pas fiables. Hélas, en tant qu'expéditeur, nous sommes malheureusement captifs dans beaucoup des points de livraison. Une société céréalière située près d'une voie ferrée n'a quasiment pas d'autre solution pour expédier ses produits que d'utiliser la société ferroviaire correspondante. Les services offerts dans des conditions qui, selon nous, minimisent les coûts des sociétés ferroviaires ne répondent pas nécessairement toujours aux besoins de transport du secteur.

En outre, nous constatons que les sociétés ferroviaires offrent un parc de wagons limité — largement inférieur aux besoins du secteur, ce qui est très grave. En période de pointe, cela engendre une vive concurrence pour avoir accès aux wagons et aux services. Les sociétés ferroviaires se disent que les céréales finiront par être transportées et nous considérons qu'elles ne prêtent pas une attention suffisante aux effets négatifs qu'un transport insatisfaisant peut avoir sur les sociétés céréalières et les agriculteurs.

Les sociétés ferroviaires fonctionnent de manière imprévisible. Elles se soucient uniquement de maximiser leurs profits dans le cadre du régime législatif actuel. On ne peut s'attendre à ce qu'elles modifient leur comportement tant que la loi fédérale sur les transports n'aura pas été modifiée.

• (1120)

Dans le régime actuel de la LTC, il existe un déséquilibre en ce qui concerne la responsabilité des expéditeurs et des transporteurs, ces derniers ressentant fort peu d'obligation de fournir un service adéquat. Par exemple, les sociétés sont tenues de charger des trains de 100 wagons en 24 heures, ou de 50 wagons en 10 heures, pour toucher des incitatifs. Cela place nos employés dans des situations de stress quand ils doivent attendre l'arrivée des wagons. Finalement, quand ceux-ci arrivent, nos employés ont très peu de temps pour les charger. Évidemment, cela se traduit aussi par des préoccupations sur le plan de la sécurité que nous devons continuellement surveiller.

En outre, quand les wagons arrivent au port, les exploitants de terminaux doivent les décharger en 24 heures s'ils veulent éviter des frais de surestaries. Toutefois, il n'y a pas de pénalité réciproque pour un transporteur qui ne fournit pas le service prévu.

La prestation d'un service ferroviaire fiable et efficace est très importante pour toutes les industries, pas seulement la nôtre. La WGEA travaille avec une large coalition d'expéditeurs, comprenant des représentants d'agriculteurs, la Commission canadienne du blé, des expéditeurs d'engrais et de produits forestiers, et d'autres, pour obtenir des modifications à la législation. Ensemble, ces groupes représentent 80 p. 100 des recettes des sociétés ferroviaires.

• (1125)

M. Wade Sobkowich: Transports Canada nous dit que la raison pour laquelle nous n'avons pas pu obtenir de modifications législatives dans le passé était que les expéditeurs ne parvenaient jamais à s'entendre sur les changements nécessaires. Plus tôt cette année, le ministère nous a dit que, si les expéditeurs du Canada parvenaient à un consensus, les modifications législatives demandées seraient sérieusement envisagées en partant du projet de loi C-44 — l'ancien projet de loi.

Voilà pourquoi nous avons mis sur pied de la coalition dont Rob vient de parler. Si vous voulez, je peux vous donner la liste des

membres. En avril, nous sommes parvenus à une entente et avons présenté notre proposition à Transports Canada et au cabinet du ministre des Transports.

Il est important que les députés comprennent que ce consensus représente 80 p. 100 environ de toutes les expéditions ferroviaires du pays et que les différentes organisations, les différentes industries et associations, ont renoncé en même temps à beaucoup d'autres revendications. C'est pour relever le défi qui nous avait été lancé que nous avons forgé ce consensus sur la proposition adressée à Transports Canada.

Le 5 mai 2006, Transports Canada a rejeté certaines des demandes présentées dans le cadre de ce consensus mais en a accepté d'autres. Par exemple, les expéditeurs avaient demandé que la législation soit modifiée pour assurer explicitement la responsabilité des sociétés de chemins de fer à l'égard du service. Voici d'ailleurs le texte de cette proposition : « Une société ferroviaire ne fournira pas un niveau de service entravant l'aptitude d'un expéditeur à gérer ses affaires de manière compétitive, économique, efficace et efficace ».

Cet élément ayant été rejeté par Transports Canada, il a été exclu du projet du 5 mai. Cela a débouché sur un autre compromis représentant encore moins que ce que demandait notre coalition, mais nous avons fini par accepter le projet du 5 mai, avec réticence, en sachant fort bien qu'il ne résoudrait pas tous les problèmes du secteur céréalière mais représenterait quand même une étape importante vers un régime de responsabilité plus équilibré.

Les modifications demandées sont destinées à prévenir l'apparition de problèmes dans le transport ferroviaire, essentiellement par la modification du comportement des sociétés de chemins de fer en leur attribuant plus de responsabilité et en améliorant les recours des expéditeurs en cas d'incident.

L'accord du 5 mai comprend aussi un engagement du ministre des Transports à entreprendre une révision plus détaillée du niveau de service et de la responsabilité des sociétés de chemins de fer dans les 30 jours suivant l'adoption du projet de loi. À notre avis, une telle révision indépendante sera la meilleure manière de cerner adéquatement l'ampleur du déclin du service ferroviaire et de trouver des solutions adéquates pour renverser cette tendance.

En ce qui concerne le contenu même du consensus — je n'ai pas l'intention de lire tout le texte mais nous pourrions le mettre à votre disposition — il reposait sur l'ancien projet de loi C-44, considéré comme un point de départ, et certains des changements les plus notables proposés concernaient la prestation de service multipartite.

Les dispositions de la LTC sur le service multipartite seraient clarifiées pour indiquer qu'elles s'appliquent aux auteurs de propositions multipartites ainsi qu'aux exploitants de terminaux. Un autre élément important concernait les dispositions d'arbitrage de l'offre finale, qui seraient modifiées pour permettre à des groupes d'expéditeurs — et pas seulement à des expéditeurs individuels — de s'en prévaloir au sujet des règles et frais accessoires, comme les frais de surestaries — et pas seulement au sujet des tarifs et services de transport comme c'est le cas actuellement. La coalition demandait également la suppression de la disposition exigeant que les modalités d'une offre faite dans le cadre de l'arbitrage d'une offre finale s'appliquent également à tous les expéditeurs du groupe.

Cette demande était jugée assez importante, les expéditeurs ne pouvant être considérés comme étant égaux: la taille de leur entreprise n'est pas la même, leurs points de livraison sont différents. Cette disposition ne pourrait jamais être appliquée également. Voilà pourquoi nous avons demandé qu'elle soit supprimée.

Révision du service ferroviaire. La coalition considère que les changements dont je viens de parler ne contribueraient que partiellement à résoudre les problèmes du transport ferroviaire. Par conséquent, nous proposons que la LCT soit modifiée pour prévoir une révision indépendante et exhaustive des dispositions sur le niveau de service et de leur efficacité aux plus tard six mois après l'adoption du projet de loi. Transports Canada et le ministre ne sont pas favorables à l'ajout d'une telle exigence dans le texte de loi mais ils se sont engagés à entreprendre un examen de l'efficacité des dispositions de niveau de service de la LCT. Autrement dit, ils approuvent le principe mais n'approuvent pas l'intégration de l'exigence dans la Loi.

Voilà donc ce qui s'est passé l'an dernier pour nous amener à la situation d'aujourd'hui. Je répète que le secteur céréalier fait partie de cette coalition globale des expéditeurs ferroviaires.

• (1130)

Le président: Merci, messieurs.

M. Wade Sobkowich: Il nous reste quelques paragraphes de conclusion.

M. Robert Meijer: Je vais conclure, monsieur le président.

Les membres de la WGEA consultent régulièrement les transporteurs. Le dialogue est permanent. À notre avis, ce dont nous parlons aujourd'hui, c'est d'un filet de sécurité, de l'assurance que les deux parties, expéditeurs et transporteurs, auront des solutions et des mécanismes, en cas de désaccord, pour assurer le respect des obligations et engagements — dans l'intérêt de notre secteur et des producteurs de tout le pays.

Notre objectif fondamental est d'instaurer un régime de responsabilité équilibré. Nous acceptons les pénalités qui nous sont imposées. Certes, nous n'aimons pas nécessairement les raisons pour lesquelles elles le sont mais nous estimons qu'il est juste que nous soyons tenus responsables si les choses ne marchent pas à cause de nous. Par contre, nous croyons qu'il importe aussi d'instaurer un régime plus équilibré et plus équitable de responsabilité dans tout le système, en imposant les mêmes règles à tout le monde. À notre avis, la seule manière d'y arriver est de réformer la législation.

Si nous n'obtenons pas cette réforme et que perdure la situation de dialogue continu entre les expéditeurs et les transporteurs, la situation deviendra beaucoup plus grave que nous l'avons dit aujourd'hui. Nous perdrons des ventes de céréales, au Canada même et à l'étranger, et tous les éléments de notre secteur perdront des revenus, notamment les producteurs, ce qui serait regrettable. Il y aura des frais élevés de surestaries pour les navires. Pis encore, le Canada perdra sa réputation d'expéditeur et de fournisseur mondial fiable de céréales de qualité uniforme.

Merci.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à la période des questions en commençant avec M. Boshcoff, pour sept minutes.

M. Ken Boshcoff (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): Vous pouvez faire démarrer le chronomètre.

Le président: Il a démarré il y a deux minutes, Ken, mais ça va.

M. Ken Boshcoff: M. Heney, si Thunder Bay peut traiter un wagon en six jours de moins que Vancouver et cinq jours de moins que Prince Rupert, si vous pouvez faire repartir le train sans l'avoir démantelé et si cela s'appliquait dans tout le pays, est-ce que le système de transport des céréales ne serait pas beaucoup plus efficient?

M. Tim Heney: Il est certain que la durée du cycle est un facteur important. Je crois que les élévateurs de Thunder Bay ont fait beaucoup de progrès à cet égard, ce qui s'explique en grande mesure par les incitatifs attribués pour des trains plus grands. Ils ont répondu à cette initiative. Il y a quelques élévateurs à Thunder Bay qui sont capables de recevoir des trains unitaires. Je ne suis pas sûr cependant que les services de manutention des céréales dans les Prairies soient capables de fournir continuellement des trains de 100 wagons à la fois. À part les élévateurs, il y a également des installations de vrac qui peuvent traiter rapidement les wagons mais elles ne sont pas utilisées depuis probablement cinq ans. Toutefois, réduire le cycle de traitement est certainement l'objectif de tout le monde dans un port.

M. Ken Boshcoff: J'aimerais poser une question au CN au sujet des conséquences que cela peut avoir sur l'environnement.

Si l'on utilise 850 000 tonnes, ce qui représente essentiellement 35 navires, on mobilise les wagons pendant une période beaucoup plus longue mais cela a aussi une incidence économique sur la Voie maritime et sur le port de Thunder Bay. Tout d'abord, quelle serait cette incidence économique sur le port et sur la Voie maritime? Si les wagons allaient du Manitoba à Thunder Bay et repartaient immédiatement, cela serait-il utile pour la WGEA?

M. Tim Heney: En ce qui concerne le temps de roulement, je laisserai le CN vous dire combien de temps il faudrait pour renvoyer les wagons du Québec plutôt que de passer par Thunder Bay.

On considère généralement que l'incidence économique est de 50 \$ la tonne. Donc, sur 850 000 tonnes par an, cela représenterait une incidence économique d'environ 400 000 \$ pour la Voie maritime — si les expéditions l'avaient empruntée.

M. Ken Boshcoff: Quatre cent...

M. Tim Heney: Veuillez m'excuser, 4 millions de dollars.

M. Ken Boshcoff: Très bien, 4 millions de dollars. Merci.

Dans votre conclusion, vous parlez des navires océaniques par rapport à la flotte des Grands Lacs. La CCB vous a-t-elle donné une raison de ne pas utiliser les navires océaniques?

• (1135)

M. Tim Heney: Elle soutient notamment que l'offre de ces navires n'est pas fiable et que les tarifs océaniques fluctuent. Cela veut dire que la plupart des céréales ne relevant pas de la CCB qui passent par le port, ce qui comprend environ 35 p. 100 de la totalité, sont transportées presque exclusivement par des navires océaniques.

Les sociétés céréalieres ne semblent pas avoir de problèmes à utiliser des navires océaniques pour leurs propres récoltes. Il y a très peu de céréales de la CCB qui sont transportées par des navires océaniques.

M. Ken Boshcoff: Je voudrais revenir sur l'affirmation de la WGEA selon laquelle on vous avait dit que, si vous parveniez à un consensus, on ne ferait pas que vous écouter, on vous répondrait. Je suppose qu'il s'agit là d'un consensus entre des concurrents.

Je sais que vous devez être relativement déçus. Notre préoccupation à nous, députés, est la perte de position concurrentielle que ce retard... Vous avez fait cet effort et, maintenant, le ministre n'est pas d'accord. Que peut faire le comité pour le faire changer d'avis?

M. Wade Sobkowich: Je suis heureux que vous posiez cette question. Vous avez raison, il y a eu beaucoup de débats entre nous. Il y a eu beaucoup de vives discussions entre les expéditeurs pour dégager un consensus au cours des neuf derniers mois.

Oui, nous sommes déçus. On nous avait lancé le défi de parvenir à un consensus et nous avons relevé ce défi. Il a fallu beaucoup d'efforts pour amener les expéditeurs canadiens à s'entendre sur les changements nécessaires.

Nous envisageons d'autres changements encore dans une étape ultérieure du processus et nous avons accepté, avec une certaine réticence, des changements qui représentaient moins que ce que nous voulions, dans le but d'engager au moins le processus. Nous étions prêts à voir comment les choses évolueraient. Nous voulions la révision du niveau de service parce que, selon nous, c'est la source de beaucoup de solutions.

Nous espérons toujours que les modifications du 5 mai seront mises en oeuvre. Pour ce qui est de votre comité, nous serions extrêmement heureux que vous indiquiez à Transports Canada et au ministre que vous appuyez les modifications du 5 mai.

M. Ken Boshcoff: En ce qui concerne le CN, quand nous parlons de la durée du cycle des wagons et de leur disponibilité, ainsi que de votre propre engagement à l'égard des préoccupations environnementales sur les navires, par rapport au transport direct vers la côte Est, y a-t-il un engagement environnemental quelconque par lequel vous diriez que nous pourrions aider les agriculteurs, les fournisseurs et les producteurs si nous pouvions utiliser un port, comme celui de Thunder Bay, beaucoup plus rapidement et gagner beaucoup de temps et répondre aux questions sur la disponibilité des wagons? Y a-t-il une philosophie au sein de votre organisation?

M. Peter Marshall: La réponse à cette question est oui.

Le transport des céréales exige beaucoup de planification chaque année. En dernière analyse, le facteur essentiel est l'emplacement des marchés. Historiquement, nos marchés sont desservis par la côte Ouest et certains par Thunder Bay et Churchill. Quand Churchill et Thunder Bay ferment pour l'hiver, il y a toujours un débouché par l'Est, ce que nous appelons le train d'hiver de Québec.

À certains égards, nous sommes au bout de la chaîne de décision en ce qui concerne les clients à qui nous vendons nos céréales. Ensuite, on nous demande des services de transport pour acheminer ces céréales sur ces marchés.

Avons-nous fait beaucoup d'analyses sur l'incidence environnementale et sur l'avenir de Thunder Bay? Je dois dire que cela a été très limité car c'est le marché qui décide où les ventes sont faites, et le rôle des services de transport est d'acheminer le produit.

Le président: Merci, monsieur Boshcoff. Votre temps de parole est écoulé.

M. Roy, vous avez sept minutes.

[Français]

M. Jean-Yves Roy (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Sobkowich et à M. Meijer.

Je ne suis pas au courant des amendements que vous avez demandé que l'on apporte à la loi. J'aimerais donc avoir un résumé de ce que vous avez demandé ainsi que du consensus auquel vous êtes arrivés. Je n'étais pas ici au mois de mai. Or, il faut se comprendre. Je ne sais pas ce dont vous parlez lorsque vous parlez des amendements que vous souhaitez voir.

Vous avez aussi parlé de 60 ou 70 p. 100 des cas où le transporteur ferroviaire ne respecte pas ses objectifs. J'aimerais que vous précisiez ce que vous voulez dire. S'agit-il de retards? S'agit-il d'un manque de wagons? C'est ce que je veux savoir.

• (1140)

[Traduction]

M. Wade Sobkowich: Je vais d'abord répondre à votre dernière question. Je pense qu'il importe de comprendre comment on bâtit un train. Il faut beaucoup de ressources pour charger un train unitaire de 100 wagons. Quand les sociétés attendent l'arrivée d'un train à une heure donnée, pour qu'il soit placé à l'élevateur, elles vont généralement consacrer toutes leurs ressources à son chargement. Cela veut dire qu'elles vont cesser d'accepter des livraisons d'agriculteurs ce jour-là.

Elles attendent donc le train. La performance de positionnement de 60 p. 100 et 70 p. 100 dont je parlais plus tôt, comme M. Meijer, représente le pourcentage de cas dans lesquels on peut s'attendre à ce que le train arrive le jour dit. Depuis le début de l'année céréalière, nous avons eu 60 p. 100 de chances que le train arrive le jour où le CN avait dit qu'il arriverait. S'il n'arrive pas, vous avez votre personnel... Je ne sais pas si vous voulez que j'aille dans tous les détails. Vous avez déjà entendu des représentants de la Commission canadienne des grains au sujet des wagons inspectés antérieurement; vous avez votre personnel; si c'est une fin de semaine, vous le payez à temps et demi; en plus, vous avez bloqué toutes les livraisons à l'élevateur ce jour-là.

Finalement, la société de chemin de fer vous dit que le train n'arrivera pas lundi mais mardi; vous devrez donc bloquer les livraisons à l'élevateur pendant deux jours et, si le train n'arrive pas le mardi, pendant trois jours.

On parle d'utilisation efficace des ressources ferroviaires. C'est bien beau, et c'est ce que nous essayons tous d'assurer, mais il faudrait peut-être aussi songer à l'utilisation efficace des ressources des éleveurs céréaliers.

J'ai entendu M. Marshall parler dans sa déclaration liminaire de 90 p. 100 de succès dans le positionnement des wagons par le CN durant la semaine annoncée. Ils ont 4 450 wagons à positionner pendant une semaine et, s'ils en positionnent 4 000, ça fait 90 p. 100. Ça paraît très bien mais, à notre avis, il ne suffit pas de savoir que les wagons arriveront telle ou telle semaine. Il nous faut savoir qu'ils arriveront un jour précis, et c'est cela qui nous donne notre proportion de 60 p. 100.

Je ne sais pas si cela répond à votre question. Pourriez-vous répéter la première?

[Français]

M. Jean-Yves Roy: Je voulais avoir un résumé de ce que vous proposez comme amendements à la loi.

[Traduction]

M. Wade Sobkowich: Je pourrais vous donner la liste complète après la réunion, si vous voulez, et vous préciser les membres les plus importants du secteur céréalier. Tous sont importants mais j'ai mis en relief les plus gros, pour votre information.

Essentiellement, il s'agit pour les parties de pouvoir demander l'arbitrage de l'offre finale en tant que groupe. Un groupe d'expéditeurs obtenant un mauvais service à Vancouver pourrait demander l'arbitrage. Voilà un élément.

Un autre élément serait de pouvoir demander l'arbitrage au sujet des frais accessoires — pas seulement pour juger si les frais de surestimation ont été correctement imposés, par exemple, mais aussi si le barème est raisonnable. Nous aimerions avoir cette possibilité.

Au fond, tous les changements visent à instaurer un régime de responsabilité équilibré et des mesures de résolution des problèmes de service. À notre avis, si le service est bon, ces mesures ne seront jamais invoquées. Cela vous paraît-il raisonnable?

[Français]

M. Jean-Yves Roy: C'est beau.

[Traduction]

M. Robert Meijer: J'aimerais revenir sur le positionnement des wagons. Si j'examine certaines de nos opérations locales, pour remettre les choses dans leur contexte et revenir sur ce que disait Wade, il y a selon l'industrie une demande de clients qui, heureusement, veulent obtenir des céréales et des oléagineux canadiens et des récoltes spéciales sur une base quotidienne. Certes, nos sociétés sont très compétitives pour tirer parti de ces possibilités et répondre aux besoins du client final.

Les transporteurs nous disent qu'ils comprennent la nature de la demande mais ils ajoutent ensuite qu'ils ne pourront pas nous donner totalement satisfaction. Malheureusement, nous sommes obligés d'accepter. Dans un monde concurrentiel, il y a des formules. Je ne prétends pas être un expert en la matière mais il y a un processus de répartition concernant un certain nombre de wagons pour un jour donné. Comme le disait Wade, supposons que nous ayons demandé qu'un train unitaire de 100 wagons se présente à nos portes un jeudi ou un vendredi. Nous aurons affecté le personnel nécessaire. Parfois, nous aurons engagé du personnel supplémentaire; parfois, nous aurons demandé aux gens de venir travailler un samedi ou un dimanche. Pour certains d'entre nous, ce n'est peut-être pas très important mais je suis sûr qu'il nous est arrivé à tous de devoir le faire un jour ou l'autre. Pour les employés, travailler un samedi ou un dimanche pour charger un wagon, quand le wagon ne se présente pas, ou qu'il arrive en retard le dimanche, avec deux jours de retard... À ce moment-là, vous avez 24 heures pour le charger. Pour un train unitaire de 100 wagons — corrigez-moi si je me trompe, Wade — ça fait 14 minutes par wagon.

Notre priorité absolue est la sécurité mais je peux vous dire que les employés qui attendent en se tournant les pouces un samedi ou un vendredi soir parce que les wagons ne sont pas arrivés ressentent une certaine frustration. Ils sont en colère contre leur direction qui leur dit d'attendre. Finalement, les wagons arrivent et nous devons alors leur dire qu'ils n'auront que 14 minutes pour charger chaque wagon. Sinon, nous perdrons notre incitatif et nous serons pénalisés. À ce moment-là, nous devons nous décarcasser, et il pourra même arriver que les wagons ne soient pas repris au bout des 24 heures prévues.

Voilà où nous en sommes. En réponse à la question concernant les retards ou le manque de wagons, je peux vous dire, très poliment, qu'il faudrait demander aux transporteurs pourquoi il y a des retards ou pourquoi il n'y a pas assez de wagons, car je peux vous dire qu'à l'élevateur, nous sommes prêts. Nous avons fait la demande, nous savons ce qui a été attribué et nous savons ce qu'on nous a dit qui était censé arriver tel ou tel jour, et c'est tout le contrôle que nous avons. Nous sommes censés faire notre travail quand ces wagons arrivent mais, si nous ne le faisons pas, nous sommes pénalisés.

Je ne peux pas être plus clair que ça.

• (1145)

Le président: Merci, monsieur Roy.

M. Anderson, vous avez sept minutes.

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, PCC): J'ai plusieurs questions à poser mais j'aimerais tout d'abord obtenir la réponse des sociétés ferroviaires à ce qui vient d'être dit sur les 24 heures nécessaires pour charger les wagons, soit 14 minutes par wagon. Vous avez une semaine pour les positionner et vous utilisez votre propre personnel pour fournir le service en une semaine. Il faut neuf jours — en divisant 18 jours par deux — pour les amener au port. Si les expéditeurs font l'objet de pénalités en cas de défaillance, pensez-vous qu'il serait juste que vous fassiez l'objet des mêmes pénalités et que vous ayez les mêmes incitatifs en fonction de votre rendement?

M. Paul Miller (vice-président, Services du Transport, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Tout ce dont ont parlé M. Sobkovich et M. Meijer fait l'objet de discussions avec eux et avec les sociétés céréalières. Nous comprenons fort bien l'importance de positionner les wagons le jour dit. Nous savons qu'être capable de transporter les quantités totales est important, tout comme être capable de faire le positionnement le jour annoncé. Nous ne sommes manifestement pas satisfaits d'un taux de positionnement de 60 ou 70 p. 100 et nous travaillons avec les clients pour l'améliorer.

Il y a des raisons qui expliquent la situation actuelle. Il y a des raisons provenant du CN et Peter en a parlé il y a un instant. Nous avons tous entendu parler des pluies et des problèmes climatiques dans la région de Vancouver, ce qui affectera le plan de positionnement dans cette région la semaine prochaine. Il y a des raisons pour lesquelles nous n'obtenons pas les déchargements que nous attendons dans les terminaux.

En réponse à votre question sur les pénalités et sur la responsabilité dans les deux sens, nous avons fait un pas dans cette voie cette année. Peter a parlé de notre programme GX 100 qui nous impose la responsabilité d'assurer l'arrivée des trains à temps, qu'ils soient chargés ou vides. Nous payons des pénalités si nous n'y arrivons pas. Les pénalités dont Rob et Wade ont parlé s'appliquent du côté du client. Nous avons donc fait un pas dans cette voie et nous sommes prêts à en faire d'autres.

M. David Anderson: Je suis heureux de vous entendre dire que vous n'êtes pas satisfaits car, chaque année, quand nous revenons ici, il semble y avoir un problème avec un transporteur ou un autre dans ma région. Il y a quelques années, c'était le CP. Aujourd'hui, je reçois en fait des compliments au sujet du CP, notamment à l'égard de la ligne courte qui existe dans ma région, mais je n'en ai pas reçu à votre sujet cette année.

L'an dernier, vos représentants m'avaient assuré que vous pourriez manutentionner la récolte de cet automne. Or, la première chose qui est arrivée cet automne, c'est que j'ai reçu un nombre énorme d'appels téléphoniques à mon bureau parce que vous ne transportiez pas les céréales. Les agriculteurs ne pouvaient pas amener leurs céréales aux éleveurs parce que les stocks ne paraient pas. J'aimerais savoir pourquoi ce problème persiste.

Ma deuxième question concerne votre programme GX 100. Je ne le connais pas mais j'aimerais savoir si les expéditeurs y voient une solution adéquate à leurs problèmes.

● (1150)

M. Peter Marshall: J'aimerais répondre. M. Roy a posé de bonnes questions au sujet des raisons des retards, tout comme M. Anderson.

Il y a de longues chaînes d'approvisionnement entre le pays et le port, qu'il s'agisse de Prince Rupert, de Vancouver ou de Thunder Bay, et il faut que chaque maillon de la chaîne fonctionne sans heurts.

Un exemple concerne les activités 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Quand des wagons sont chargés quelque part et amenés au port puis qu'ils sont renvoyés pour être chargés de nouveau, tout obstacle rencontré en cours de route prolonge la durée du cycle. Si nous arrivons à un port où l'on ne travaille pas pendant la fin de semaine, ou avec seulement une équipe de travailleurs, le wagon restera sur place plus longtemps que nécessaire. Si un wagon arrive à un élévateur un vendredi et qu'on n'y travaille pas en fin de semaine, il y restera deux jours.

Nous nous efforçons de changer certains de ces mécanismes dont nous avons parlé et nous avons certains programmes et certaines idées sur lesquels nous travaillons. Il faut du temps pour les mettre en oeuvre.

Dans certains cas, c'est comme enfiler du fil dans une aiguille. Nous travaillons 24 heures par jour mais, dans beaucoup de régions et dans les ports, dans une certaine mesure, on ne travaille pas 24 heures par jour. Ça ne veut pas dire qu'ils devraient travailler 24 heures par jour mais, pour passer de la situation actuelle à la situation future, il faudra à mon avis plus de relations commerciales.

M. David Anderson: Pourrais-je obtenir une réponse? J'ai peu de temps et j'aimerais avoir une réponse à l'autre partie de ma question.

M. Wade Sobkowich: Oui. Au sujet des GX 100, d'abord, ils sont très bons. Nous constatons que ces produits donnent de meilleurs résultats que les autres mais nous ne voyons pas la moyenne augmenter. Donc, mêmes si les GX 100 s'améliorent, cela veut dire que le reste empire.

M. David Anderson: Cela s'applique-t-il uniquement aux trains de 100 wagons? Quels sont les paramètres du GX 100? Pour quiconque expédie moins que ça, rien n'a changé?

M. Paul Miller: Il y a d'autres programmes pour les expéditeurs de 25 ou 50 wagons mais le programme GX 100, en particulier, M. Anderson, s'applique aux trains de 100 wagons.

M. Wade Sobkowich: Nous ne sommes pas certains mais nous pensons que, si la moyenne ne bouge pas... Nous sommes encore à 60 p. 100; la durée des cycles ne s'est pas vraiment améliorée. Nous pensons qu'elle se serait considérablement améliorée au cours des 15 dernières années puisque l'industrie céréalière s'est rationalisée mais tel n'a pas été le cas. Comme la durée des cycles n'a pas changé, nous soupçonnons que ce qui se passe, c'est que les GX 100 font mieux aux dépens du reste.

M. David Anderson: Vous avez dit que deux des facteurs importants au sujet du niveau de service sont que vous souhaitez que les parties puissent demander collectivement l'arbitrage de l'offre finale et demander l'arbitrage sur les frais accessoires. Est-ce que ce sont les deux choses les plus importantes, à votre avis?

M. Wade Sobkowich: Il est difficile d'établir un classement mais je crois pouvoir affirmer qu'elles sont très importantes pour l'industrie céréalière.

M. David Anderson: Je demande maintenant aux sociétés ferroviaires si elles sont prêtes à accepter ces deux éléments.

M. Peter Marshall: Nous sommes toujours intéressés et nous parlons de cela depuis longtemps.

Je conteste l'affirmation que la durée des cycles ne s'est pas améliorée en 15 ans. Je crois que c'est une exagération. Nous pouvons démontrer qu'elle s'est sensiblement améliorée cette année. Toutefois, je le répète, c'est une chaîne et nous essayons d'offrir des produits efficaces aux sociétés céréalières qui ont rationalisé leurs propres réseaux et construit des installations de chargement de 100 wagons. Nous devons tous travailler ensemble là-dessus.

Le président: Merci, M. Anderson.

Je voudrais continuer sur le même sujet. Le GX 100 s'applique-t-il à certains produits seulement ou à tous? S'applique-t-il à toutes les denrées chargées sur des trains de 100 wagons?

M. Peter Marshall: Il s'agit des trains de 100 wagons sur lesquels on peut charger n'importe quelle céréale, qu'elle relève ou non de la CCB. C'est une question de taille des trains plutôt que de type de denrée.

Le président: Bien. Y a-t-il d'autres denrées qui sont incluses, comme la potasse?

M. Peter Marshall: Non.

Le président: C'est donc strictement pour les céréales?

M. Peter Marshall: Oui.

Le président: M. Atamanenko.

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Je vous remercie d'être venus aujourd'hui, messieurs.

Beaucoup d'agriculteurs s'inquiètent de la disparition de la Commission canadienne du blé comme guichet unique. Ils craignent que sa transformation en une petite société céréalière comme les autres ne lui permette pas d'être un acteur important sur la scène internationale, ce qui privera les agriculteurs de leur force de frappe commerciale. C'est un point de vue.

Lors des audiences de notre comité, certaines parties ont affirmé que les entreprises seraient en bonne position si la CCB perdait son influence sur le transport des céréales. Que leur répondez-vous? À votre avis, qu'est-ce qui peut justifier une telle remarque?

Puis-je vous demander à tous de répondre, s'il vous plaît?

● (1155)

M. Paul Miller: Nous sommes en quelque sorte les responsables des opérations chez nous. Nous ne sommes donc pas particulièrement qualifiés pour parler de la politique du gouvernement sur la CCB.

Nous avons mis en place au cours des années des processus qui comprennent la CCB dans notre planification stratégique des services de transport. Si la CCB devait disparaître, nous devrions rebâtir certain de ces processus.

Cela dit, la CCB est l'un de nos clients importants. C'est notre plus gros expéditeur de céréales de l'Ouest canadien. Nous collaborons étroitement avec elle. Je suppose que nous devrons attendre de voir ce qui arrivera ensuite.

M. Alex Atamanenko: Merci.

M. Heney.

M. Tim Heney: Environ 65 p. 100 des céréales passant par Thunder Bay sont des céréales relevant de la CCB, le reste étant hors-CCB. Nous avons différents utilisateurs du réseau portuaire et il ne semble y avoir aucun vrai consensus sur l'effet qu'aurait la transformation de la Commission du blé comme guichet unique. D'aucuns affirment qu'il y aurait plus de céréales passant par le port. D'autres disent le contraire. Je ne sais pas quelle est la bonne réponse. Il y a beaucoup de facteurs en jeu.

Certes, la Commission du blé n'utilise pas de navires océaniques, alors que les expéditions hors-Commission en utilisent. Le programme ferroviaire direct concerne totalement des céréales relevant de la Commission. Il est donc difficile de déterminer quel effet la transformation de la Commission pourrait avoir sur le plan des transports. Nous estimons que la Voie maritime et le port sont un système viable en toutes circonstances, qu'il y ait des changements ou non...

Il faut aussi considérer que la Commission du blé expédie beaucoup de céréales par Churchill. C'est toujours une source de controverse avec Thunder Bay étant donné qu'il s'agit de desservir les mêmes marchés dans des conditions de subventionnement différentes. Si ces céréales devaient revenir à Thunder Bay, je suppose que nous considérerions que c'est une bonne chose.

M. Alex Atamanenko: M. Sobkowich.

M. Wade Sobkowich: De même, au CN, nous n'avons aucune recommandation à faire sur la Commission du blé. Les modifications que nous recommandons à la Loi sur les transports au Canada sont nécessaires quoi qu'il arrive avec la Commission canadienne du blé.

Vous dites que des gens vous demandent si nous avons besoin de la Commission du blé pour contrebalancer ce qui deviendrait une sorte de déséquilibre si elle n'existait plus. Que cette question soit la bonne ou non, le simple fait qu'on la pose souligne la nécessité de renforcer la Loi sur les transports au Canada.

M. Alex Atamanenko: Je serai un peu plus précis au sujet des questions de transport.

Je crois que nous convenons tous qu'il est inacceptable qu'il y ait un plan de positionnement de 60 p. 100 ou 70 p. 100. Ce n'est pas acceptable du point de vue commercial si je veux faire quelque chose et que ça m'est impossible parce que les wagons ne sont pas là. Est-ce que les wagons sont retenus quelque part par souci de profit ou parce qu'il n'y en a tout simplement pas assez?

À vos yeux, y a-t-il une différence entre le CN et le CP? Si oui, quelle est-elle? Savez-vous si vos concurrents sont plus efficaces dans certains domaines? Il est évident qu'il faut améliorer la situation.

Je commence avec vous, monsieur Sobkowich.

M. Wade Sobkowich: Je vais d'abord répondre à votre dernière question.

Le CP fait mieux que le CN. Nous n'avons pas de mesures exactes mais il obtient un résultat de 80 p. 100 dans le positionnement de ses wagons et c'est pourquoi nous constatons une tendance à lui confier plus de céréales qu'auparavant. Toutefois, la possibilité pour les sociétés de faire appel au CP est limitée car, si elles se trouvent près

d'une ligne du CN, acheminer leurs céréales par camion vers un site du CP leur coûterait plus cher, ainsi qu'à l'agriculteur.

Cela nous ramène au fait que les règles établies pour les sociétés ferroviaires sont déficientes, quelle que soit leur performance respective à l'intérieur de ce cadre.

M. Alex Atamanenko: Messieurs, je vais vous mettre sur la sellette. C'est pour ça que vous êtes ici.

Le CP a un taux de 80 p. 100 et vous, de 60 p. 100 ou 70 p. 100. Pourquoi? Vous tenez tous à gagner de l'argent. Il y a donc quelque chose qui ne va pas. Avez-vous une explication?

• (1200)

M. Peter Marshall: J'en ai une. Vous posez de bonnes questions et nous n'avons aucune réticence à y répondre.

Le CN approvisionne un réseau très différent que le CP, lequel fait un excellent travail. De fait, nous venons cette année de passer une nouvelle entente de coproduction avec le CP jusqu'à Vancouver. Cela permet au CP d'amener des wagons, notamment des wagons céréaliers — pour d'autres produits aussi mais surtout pour des céréales — à Vancouver en utilisant les voies du CN plutôt que les siennes pour aller jusqu'aux pools du blé de la Saskatchewan et aux clients internationaux. C'est plus efficace pour l'industrie, pour le CP et pour le CN, et c'est plus efficace pour les sociétés céréalières. Je me suis acoquiné avec le CP exactement pour cette raison. C'est préférable pour l'industrie dans son ensemble.

Nous allons aussi à Ridley où le CP ne va pas. Nous allons à Churchill où le CP ne va pas. Tout retard sur ces voies d'approvisionnement vers Churchill ou Prince Rupert a une incidence sur les wagons devant être positionnés dans les campagnes.

Dans le processus que nous employons aujourd'hui, nous dressons notre plan une semaine à l'avance. Les wagons retournant dans les campagnes peuvent se trouver à Thunder Bay, à Churchill, à Prince Rupert ou à Vancouver. Nous prévoyons qu'ils retourneront dans les campagnes pour être positionnés aux élévateurs. S'il y a une perturbation quelconque, comme celle que nous avons connue à Churchill à la fin de cette saison maritime, lorsque le climat était mauvais, les wagons ne peuvent pas être déchargés, les navires ne peuvent pas entrer au port et les wagons peuvent rester en attente jour après jour. Mon objectif est que ces wagons me soient rendus pour pouvoir les positionner. S'ils ne reviennent pas, je ne peux pas le faire.

S'il y a une chose que nous devons absolument mieux faire, c'est la communication. Si les wagons ne reviennent pas, il nous appartient de dire à la société céréalière : « Veuillez nous excuser, nous attendions une centaine de wagons de Ridley ou une centaine de wagons de Churchill. Ils n'arriveront pas pour telle ou telle raison et ils ne seront donc pas là mardi mais plutôt jeudi ». Il ne fait aucun doute que nous devons communiquer ce genre d'information.

Il faut aussi comprendre que nous ne contrôlons pas toutes les pièces du casse-tête. Ces deux pièces, Churchill et Ridley, ne font pas partie du casse-tête du CP.

M. Alex Atamanenko: Une autre question sur le même sujet. Ce que vous dites me fait penser qu'il n'y a pas suffisamment de matériel.

M. Peter Marshall: Je crois qu'il y a assez de matériel. Lorsqu'il est bien utilisé, il y en a assez pour transporter toute la récolte céréalière du Canada.

Le président: M. Sobkowich, avez-vous quelque chose à répondre à cela?

Je suis désolé, Alex, votre temps de parole est écoulé.

M. Wade Sobkowich: Je veux seulement dire que, si une société céréalière vend du canola au Japon et qu'elle ne peut pas tenir son engagement contractuel, elle ne va pas aller dire au client : « Nous n'avons pas obtenu les céréales de l'agriculteur et nous serons donc en retard » ou « Nous ne pouvons pas respecter nos obligations ». Il y a dans notre contrat avec l'agriculteur des dispositions pour atténuer les dommages.

Le CN et le CP ont des surestaries. Le problème peut avoir été causé par la société ou non, comme nous l'avons déjà dit. Vous planifiez les mouvements de wagons. Si vous vous attendez à recevoir un wagon le lundi, il faut qu'il soit au terminal ce jour-là pour pouvoir être déchargé à temps. Si vous ne le recevez que le mercredi, vous en tenez compte avec tous les autres élévateurs et vous finissez pas avoir un embouteillage au terminal. Vous ne pouvez pas décharger les wagons assez vite parce que vous les recevez tous en même temps et vous devez payer de la surestarie. La surestarie existe pour atténuer les conséquences négatives d'un mauvais positionnement des wagons.

Nous supposons que les sociétés de chemin de fer utilisent ces surestaries pour accroître le nombre de wagons disponibles et faire tout le nécessaire pour respecter leurs engagements. Mais ce que nous voyons, c'est qu'il existe une pénalité de surestarie. Toutefois, nous voyons aussi le CN invoquer le fait que les terminaux ne peuvent pas décharger les wagons assez vite — ou peut-être que non, ce n'est peut-être pas la faute du terminal — pour justifier de ne pas les avoir bien positionnés dans le pays. Mais, à notre avis, c'est pour ça qu'existe la surestarie.

M. Peter Marshall: Je ne dis pas que c'est la faute des terminaux. Je dis simplement que c'est la réalité avec laquelle nous devons composer.

Le président: Merci, M. Atamanenko.

Avant de poursuivre, quelqu'un a-t-il des chiffres comparatifs entre le CP et le CN?

M. Peter Marshall: Pas des chiffres détaillés.

Le président: Des estimations?

M. Peter Marshall: C'est à peu près à égalité.

Un témoin : Oui, à peu près à égalité.

Le président: C'est une bonne comparaison. Ce ne sont pas des torchons et des serviettes mais deux types de torchons différents.

M. Peter Marshall: Ça peut changer un peu d'une année à l'autre, ça peut être 48 contre 52, mais c'est assez égal.

Le président: Oui, selon les niveaux de production, etc.

Bien. Merci.

M. Easter, je vous donne cinq minutes.

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

Je reviens sur les dernières remarques de Wade car c'est très sérieux. Quand le rendement est mauvais, qu'il résulte de l'expéditeur ou du transporteur, avec surestarie ou non, qui en paie le prix en fin de compte?

• (1205)

M. Wade Sobkowich: Il est partagé par la société céréalière et l'agriculteur.

L'hon. Wayne Easter: En fait, il semble que c'est le producteur primaire qui le paie, d'une manière ou d'une autre.

M. Wade Sobkowich: Oui, en grande mesure.

L'hon. Wayne Easter: C'est ça le problème.

Vous avez dit aussi, ou c'était peut-être Robert, que le projet du 5 mai adressé à Transports Canada... Vous vous êtes finalement entendus, avec hésitation, sur une proposition.

Il nous faut le texte de cette proposition, monsieur le président.

Le président: Nous l'obtiendrons.

L'hon. Wayne Easter: Mais il vous faut l'assise de la Loi sur les transports au Canada.

J'ai constaté à la fois du côté gouvernemental et du côté de l'opposition que Transports Canada semble avoir toujours un préjugé favorable pour les sociétés de chemin de fer. Je ne pense pas qu'il y ait le moindre doute à ce sujet. Les producteurs primaires semblent toujours être oubliés et nous devons tenir compte de ce facteur pour l'avenir.

Cela dit, en vertu des dispositions de la Loi concernant les sociétés de chemin de fer, celles-ci sont tenues de fournir suffisamment de wagons eu égard au niveau de service. Croyez-vous, comme expéditeurs, qu'elles s'acquittent de cette obligation?

M. Wade Sobkowich: En bref, non, nous ne le pensons pas.

L'hon. Wayne Easter: Dans ce cas, je m'adresse aux sociétés de chemin de fer.

Je suis d'accord avec vous, monsieur Marshall. Vous dites qu'il y a plusieurs pièces dans ce casse-tête.

Ma question est reliée à la remarque d'Alex. Comme exploitant de société ferroviaire, vous savez qu'il y a de temps en temps des inondations en Colombie-Britannique, ou même des arrêts de travail. Tenez-vous compte de ce genre d'événements naturels quand vous calculez le nombre de wagons dont vous avez besoin?

M. Peter Marshall: Je crois que nous devons nous pencher collectivement sur la capacité disponible dans le système, que ce soit avec les producteurs, les élévateurs ou les ports. Tant que la capacité disponible n'est pas complètement utilisée, je pense que nous assumons des coûts supplémentaires inutilement. Il serait très facile pour moi de dire que nous allons ajouter 1000 wagons au réseau mais je crois que ce serait une erreur car, comme vous le dites, le coût finit par être assumé par le producteur. J'ai la ferme conviction qu'il y a actuellement dans le système des éléments qui sont sous-utilisés et que nous avons le devoir, en tant qu'industrie dont les sociétés ferroviaires font partie, de déterminer où se trouve cette capacité afin d'extraire cette efficacité additionnelle du système sans encourir de coûts supplémentaires.

Voilà ce que je pense.

L'hon. Wayne Easter: Cependant, ce n'est pas ce qui se passe, M. Marshall.

Dans le passé, si je me souviens bien, avant de fermer une voie secondaire vous deviez participer à des audiences publiques de la CTC dans l'Ouest. J'en ai suivi certaines. Elles offraient aux collectivités locales une protection qui n'existe plus aujourd'hui. Nous assistons continuellement à des fermetures de voies secondaires. Aujourd'hui, il ne vous reste quasiment plus qu'une voie principale.

Nous avons assisté à la disparition du tarif du Nid-de-Corbeau, ce qui s'est traduit par des coûts énormes pour les agriculteurs. Ces derniers pensaient qu'ils pourraient avoir des wagons-trémies et cela aussi a disparu. Vous savez que, dans ce processus, les sociétés de chemin de fer abusaient des frais de maintenance. Quand vont-elles donc nous proposer quelque chose qui va améliorer le réseau dans l'intérêt du monde agricole? Nous n'avons encore rien vu de cette nature. Le gouvernement prend décision après décision après décision.

Je voudrais voir ces propositions du 5 mai mais je pense que nous en sommes arrivés au point où, si les sociétés ferroviaires doivent être pénalisées, elles le seront car vous ne vous acquittez pas de vos obligations.

M. Peter Marshall: Comme je l'ai dit au début, je pense que ce système n'est qu'une des pièces du casse-tête. Je crois que les sociétés de chemin de fer ont un rôle important à jouer et qu'elles ont apporté une forte contribution. Nous avons investi dans le matériel, nous avons investi dans les locomotives, nous avons engagé du personnel. Notre rôle est de transporter des marchandises. Les sociétés céréalières et les élévateurs se sont rationalisés au cours des années. Ils ont transformé leurs réseaux. S'il n'y a plus d'élévateur sur une voie céréalière ou si un élévateur ne reçoit plus de céréales, d'autres décisions commerciales sont prises.

J'ai donc la ferme conviction que nous avons fait beaucoup de choses très positives au cours des années. Je le répète, j'estime aussi qu'il faut que chaque maillon de la chaîne collabore avec les autres pour continuer à améliorer la situation.

•(1210)

L'hon. Wayne Easter: Je ne le conteste pas. Je ne dis pas que vous n'avez rien fait de positif, pas du tout, mais, en ce qui concerne le Canada, où les Prairies se trouvent en moyenne à 900 milles des côtes, où le transport est crucial pour le marketing, et où le producteur est captif de tous les autres acteurs du système... Je ne dis pas qu'il n'y a pas un problème sérieux quand vous ne réussissez à positionner que 60 p. 100 des wagons, car quelqu'un doit en payer le prix et il se trouve que c'est toujours le producteur primaire.

Je vais conclure sur ceci : êtes-vous capables, entre les deux sociétés ferroviaires, de transporter toute la récolte et avez-vous la capacité, sur une base hebdomadaire ou quotidienne, de positionner ces wagons?

M. Peter Marshall: Je ne peux répondre pour le CP. Pour le CN, je sais que nous avons la capacité requise pour transporter la récolte. Il y aura toujours des événements que personne ne pourra contrôler, par exemple à cause du climat. Je crois aussi qu'il est encore possible de faire des gains d'efficacité dans d'autres parties de la chaîne pour hausser cette aptitude à positionner les wagons.

Le président: Merci, monsieur Marshall.

Je donne la parole à M. Storseth, pour cinq minutes.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour revenir sur cette dernière remarque, M. Marshall, pourriez-vous nous dire où l'on pourrait obtenir ces autres gains d'efficacité dans le système?

M. Peter Marshall: Je crois que les possibilités les plus simples sont l'exploitation en continu — 24/7, par exemple — et, dans certains cas, les éléments, les terminaux et les élévateurs de campagne, fonctionnent le samedi ou le dimanche. Il y a une sorte de convoyeur avec les wagons et les locomotives qui vont du point A au point B puis en reviennent, et nous sommes parfois collectivement sujets à des choses qui ne relèvent pas de notre contrôle, comme le climat. Il se peut que l'agriculteur ne puisse pas se rendre à l'élévateur le jour donné parce qu'il neige, par exemple, ce qui fait qu'il n'y aura pas dans l'élévateur autant de grains que prévu. Comme on l'a dit, nous avons eu du très mauvais temps dans la région de Vancouver. Nous avons eu de la neige à Prince Rupert. Pendant les dernières semaines de la saison céréalière, nous avons eu un temps horrible à Churchill.

Quand les choses ne relèvent pas de notre contrôle, nous devons réfléchir ensemble, collectivement, et comprendre comment améliorer ce dont nous disposons. Donc, si les wagons circulent au milieu de la nuit et arrivent à l'élévateur à 2 h du matin, ils restent en attente jusqu'à 8 h ou même 9 h. Il y a là une possibilité de gain d'efficacité qu'on devrait pouvoir saisir, à mon avis.

Je pense qu'un des problèmes est que des tierces parties sont impliquées et que nous avons parfois des processus qui sont un peu plus compliqués qu'ils ne devraient l'être. Une relation plus directe entre la société de transport et l'utilisateur pourrait peut-être simplifier les choses. Cela dit, ce sont toutes des choses que nous avons déjà abordées dans des discussions dans le passé.

M. Brian Storseth: Mais les gains d'efficacité dont vous parlez sont certainement aussi une occupation pour les autres modes de transport, dans ce pays immense qui est le nôtre, et ce sont des choses dont vous discutez continuellement depuis des années.

Je veux passer à autre chose. J'ai beaucoup de sujets à aborder. Tout le monde semble être en faveur de votre programme GX 100. Envisagez-vous de faire la même chose pour de plus petites expéditions, par exemple des chargements fixes, et avez-vous consulté les expéditeurs à ce sujet?

M. Paul Miller: Oui. Nous discutons encore la semaine dernière et hier avec des expéditeurs de différents aspects de certains des produits que nous offrons : améliorer le programme GX 100 de base, élargir le programme GX 100, et appliquer cette sorte d'approche structurée à de plus petits blocs. Il y a des discussions.

•(1215)

M. Brian Storseth: Vous avez parlé de certaines des sanctions auxquelles les sociétés ferroviaires seraient exposées dans le cadre de ce programme GX 100. Sont-elles comparables aux pénalités auxquelles les expéditeurs sont exposés s'ils ne respectent pas leurs obligations contractuelles?

M. Paul Miller: Oui, elles sont comparables. Nous avons discuté récemment — je n'ai pas la documentation sous les yeux — de la question de savoir si la marge temporelle qui nous est accordée est la même que celle qui est accordée à l'expéditeur pour faire ce qu'il a à faire. Nous avons donc continuellement des discussions sur l'adaptation de ces choses. Les pénalités sont comparables et c'est comme ça que le programme a été conçu.

M. Wade Sobkowich: Je crois que GX 100 est un bon exemple. Ça montre que les sociétés ferroviaires peuvent obtenir des résultats quand il y a des pénalités. En effet, on constate qu'elles sont alors capables de transporter et de positionner à un niveau plus élevé. Quand il y a pas de pénalité, c'est le contraire.

Cela est illustré par certaines des autres choses que fait le CN pour d'autres industries. Par exemple, il y a le tarif CN 9000 dans d'autres secteurs. Ça ne s'applique pas aux céréales mais, dans ce contexte, le CN a un programme de commande garantie de wagons prévoyant des pénalités en cas d'inexécution. Le client peut commander des wagons quatre semaines à l'avance pour un jour précis. Une fois que ces wagons sont acceptés, le CN doit payer au client 100 \$ par wagon si les wagons ne sont pas positionnés le jour dit. En contrepartie, le client paye une pénalité si les wagons ne sont pas utilisés. De ce fait, on obtient des pourcentages se situant entre 85 p. 100 et 95 p. 100 pour ces produits.

M. Peter Marshall: Ce sont des éléments d'un contrat commercial privé entre le CN et le client.

M. Brian Storseth: Je veux revenir sur une question que vous avez soulevée. Je voudrais aussi aborder d'autres choses mais il ne me reste que quatre secondes.

Vous avez dit que le taux d'accident a été réduit de 21 p. 100 d'une année à l'autre. Pouvez-vous me dire de combien d'accidents il s'agit? Est-ce attribuable à un changement particulier que vous auriez apporté à vos politiques de sécurité ou au fait que l'année précédente avait été une année record sur le plan des accidents?

M. Peter Marshall: Ce n'était pas une année record. Les chiffres montrent qu'il y en a eu 221 cette année contre 280 l'an dernier. Voilà d'où vient la différence de 21 p. 100.

Je dois dire que cela s'explique par une attention minutieuse apportée à la sécurité par le CN, en commençant par le PDG. Nous avons conclu qu'il était absolument indispensable de faire des percées sur le plan de la sécurité, qu'il s'agisse des blessures personnelles ou des accidents ferroviaires. Cette année, nous avons entrepris une évaluation exhaustive de nos installations et avons dressé des plans d'action et des programmes pour améliorer la situation. Nous nous attendons à ce que cela continue.

M. Paul Miller: Il s'agit d'investissements en technologie autant que de questions de personnel et de traitement.

Le président: Merci, Brian.

Madame DeBellefeuille?

M. Roy.

[Français]

M. Jean-Yves Roy: Merci.

Ma première question s'adresse à M. Marshall. J'ai entendu au début que le système n'est pas véritablement efficace et qu'il y a beaucoup de problèmes. On peut toujours dire qu'il y a des problèmes attribuables au climat, mais cela ne se produit pas 365 jours par année. Il peut y avoir des accidents, mais cela ne se produit pas sur toutes les lignes 365 jours par année non plus.

Est-ce une question de qualité du matériel? Pourquoi y a-t-il autant de retards? Pourquoi n'arrivez-vous pas à aviser les gens, qui sont vos clients, suffisamment à l'avance? Pourquoi ne pouvez-vous pas leur dire suffisamment à l'avance qu'il y aura un retard et qu'il leur est inutile de faire entrer leurs employés, car le train ne pourra pas arriver avant deux ou trois jours.

Je ne comprends pas: il y a comme un manque de communication quelque part. Par exemple, si un de vos transporteurs prévoit un

retard ou s'il y a un accident, la première chose à faire est d'aviser votre client et de lui dire que le train ne pourra pas arriver avant deux ou trois jours. Donc, votre client, lui, ne sera pas obligé de garder ses employés sur place en attendant.

Il y a quelque chose que je ne comprends pas; il y a un manque de communication quelque part. Cela ne se peut pas.

[Traduction]

M. Peter Marshall: Merci de vos questions.

Parlons d'abord des communications. Je conviens avec vous qu'il faut de meilleures communications entre le CN et le client. Il faut aussi de meilleures communications dans le système. Parfois, on ne nous prévient pas qu'il y a des problèmes. Il arrive que la tierce partie...

Par exemple, disons que des wagons circulent vers Churchill par mauvais temps. Personne ne sait quand le temps va s'améliorer. Personne ne sait quand le bateau arrivera. Il y a des décisions qui ne relèvent pas de notre contrôle et dont nous ne sommes tout simplement pas informés. Parfois, l'information nous arrive trop tard.

• (1220)

[Français]

M. Jean-Yves Roy: Quand vous dites qu'il arrive parfois que vous ne soyez pas au courant, cela me pose problème. Le conducteur du train ne peut-il pas vous aviser?

[Traduction]

M. Peter Marshall: Nous continuons d'oeuvrer avec l'industrie sur l'importance des communications. Plus nous sommes informés tôt, plus nous pouvons prendre tôt nos décisions et plus les clients prendre tôt leurs décisions.

Ce que je veux dire, c'est qu'il arrive parfois qu'ils ne sachent pas non plus ce qui se passe. Et il se passe des choses. Parfois, quand nous avons un train de wagons vides ou chargés qui circule, la locomotive tombe en panne, le train s'arrête et nous devons aller le remorquer avec une autre locomotive, ce qui peut prendre plusieurs heures.

Ce sont là des choses que nous savons et que nous pouvons communiquer mais, quand ça concerne une tierce partie — je ne dis pas que ça arrive tout le temps, M. Roy, et je pense que nous pouvons quand même améliorer les communications — il peut arriver que nous ne soyons pas informés des choses qui se passent. Je pense que le système se doit collectivement d'améliorer ses communications mais nous avons certainement nous-mêmes l'obligation de le faire.

[Français]

M. Jean-Yves Roy: Votre explication ne me convainc pas. Si vous avez un train de 100 wagons qui se déplace sur une voie ferrée et que vous me dites que nous n'avez pas l'information, cela me pose problème. Je m'excuse, mais si quelque chose se produit, vous devriez avoir l'information immédiatement et en aviser votre client. Je pense que c'est fondamental. Voilà ce qu'est un service efficace.

Si le train tombe en panne, la première chose à faire, bien sûr, c'est de le réparer. Mais il faut aussitôt aviser le client qu'il y aura un retard parce que, par exemple, la locomotive est en panne. Il me semble que c'est la première chose que je ferais, si j'étais transporteur. J'essayerais de communiquer avec mon client afin de lui dire que je vais être en retard parce que je viens de tomber en panne. Je lui dirais de ne pas retenir ses employés, qu'on n'arrivera peut-être pas avant une journée et demie ou deux et que je le rappellerai dès que je serai en mesure de lui dire quand je vais arriver. Il me semble que c'est logique.

[Traduction]

M. Peter Marshall: Je comprends et je pense qu'il y a beaucoup de communication mais c'est très complexe et ce n'est pas le train qui tombe en panne avec ses locomotives. Si c'est ça, nous savons de quoi il s'agit et nous pouvons le communiquer. Quand nous dressons un plan avec l'industrie, c'est une semaine à l'avance. C'est le mardi ou le mercredi et donc, la semaine suivante, nous serons à votre élévateur.

Si les wagons se trouvent à Churchill et que nous voulons les faire revenir pour les positionner à cet élévateur mais qu'ils ne reviennent pas, nous dirons qu'il y a des problèmes de mauvais temps à Churchill et que les wagons ne reviennent pas et nous demanderons ce que vous voulez faire. Dans certains cas, la société céréalière changera la destination. Elle nous dira de les positionner ailleurs. D'aller à un autre élévateur. Ça prend du temps de communiquer ça dans le système. Peut-être que les wagons viennent de Thunder Bay.

Il y a beaucoup de changements qui se produisent tous les jours dans le système. Je répète que nous faisons beaucoup mieux pour les communiquer. Comme il y a moins d'élevateurs, il y a moins de risques de problèmes à l'élévateur. Avec des programmes comme le GX 100, il y a une probabilité beaucoup plus élevée que ça marche parce que nous avons un contrat commercial avec des pénalités dans chaque sens. Ça contribue à certains de nos résultats.

Mais je ne suis pas en désaccord avec vous. Nous devons mieux communiquer. Je pense que le CN fait partie de la solution et je pense que le reste de l'industrie fait aussi partie de la solution. Nous devons nous entraider.

[Français]

Le président: C'est tout.

[Traduction]

M. Boshcoff, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Ken Boshcoff: M. Heney, quand nous parlions de la Voie maritime du Saint-Laurent, quelqu'un a dit que le port accueille 400 navires par an, ce qui est beaucoup moins qu'à l'époque de gloire. Quelle est la masse critique ou quel est le facteur primordial qui assure le succès de la Voie maritime? Nous savons qu'elle fonctionne avec tous les autres systèmes de transport mais, si certains des changements de trains qui ont été recommandés par la WGEA ne se produisent pas, quel effet cela pourrait-il avoir sur la Voie maritime?

M. Tim Heney: À mon avis, il y a deux parties à la Voie maritime. L'une comprend les lacs inférieurs et l'autre, la voie complète jusqu'à Thunder Bay. Les céréales sont la seule option à Thunder Bay à notre époque. Nous avons du charbon et nous avons de la potasse, à des degrés moindres, mais, historiquement, ce sont les céréales qui sont le produit de base. Donc, sans la masse critique des céréales, comme vous dites, nous pourrions perdre à terme la capacité de la Voie maritime d'être un lien vers l'Ouest canadien. Autrement dit, cette voie qui serpente 2 300 milles à l'intérieur des terres dépend à toutes fins pratiques des céréales.

Nous avons encore neuf élevateurs, ce qui est beaucoup plus que ce qui est théoriquement nécessaire et qui résulte de leur propriété diversifiée, mais nous sommes certainement au minimum. Les cinq dernières années ont été les plus faibles de toute l'histoire du port et des céréales. Jusqu'où pouvons-nous descendre? C'est toujours la question. Nous ne savons pas. Nous commençons à voir disparaître des élevateurs à la suite de fusions d'entreprises. Après ça, ça semble être soutenu par cette propriété distincte.

• (1225)

M. Ken Boshcoff: Merci.

Voici une question pour le CN. Des préoccupations ont été exprimées au sujet du transfert de personnel et de services d'information de Montréal à Chicago. Que ce soit réel ou une question de perception, le mouvement du système qui était transcontinental Est et Ouest, et avec l'incidence énorme Nord et Sud aux États-Unis, les Canadiens devraient-ils s'inquiéter de certaines de ces décisions de politique, au sujet d'un attrait gravitationnel ou d'un mouvement de Montréal à Chicago comme siège social et centre opérationnel?

M. Peter Marshall: Je n'ai pas connaissance de tels projets en ce moment. Je pense que nous avons une vision nord-américaine. Structurellement, nous sommes dans trois régions — l'Est canadien, l'Ouest canadien et les États-Unis — et, actuellement, ce modèle marche très bien. Je n'ai rien à ajouter pour le moment.

M. Paul Miller: Nous pourrions ajouter, monsieur, que, même si certains peuvent dire que c'était le transfert de services d'information ou non, le transfert de notre groupe opérationnel de réseau, dont je fais partie, s'est fait de Montréal à Edmonton. Edmonton est le siège social de nos opérations réseau pour tout notre système, Est, Ouest et Sud. Nous avons annoncé publiquement que nous investissons dans des installations et des locaux pour réinstaller cette fonction d'opérations réseau.

Comme l'a dit Peter, aucun d'entre nous n'a connaissance de projets et les projets dont nous avons connaissance consistent à maintenir l'importance de l'opération d'Edmonton.

M. Ken Boshcoff: Pour la WGEA, quand vous parlez de ce manque d'équilibre dans la responsabilité, je crois que ça nous préoccupe tous. Je sais que la proposition, le consensus, visait à trouver une solution à ça.

Les sociétés de chemin de fer ont-elles été impliquées en ce qui concerne la compréhension de la pénalisation si elles ne fournissent pas le service? Le corollaire est que, si le ministre a dit qu'il agirait au sujet de vos solutions, pourquoi vous aurait-il promis ça s'il n'avait pas l'intention de le faire?

J'en reste à ces deux questions. Je ne pense pas que j'aurais assez de temps pour en poser d'autres.

M. Wade Sobkowich: Les sociétés de chemin de fer n'ont pas participé aux discussions avec le groupe des expéditeurs ni avec Transports Canada. On pensait à l'époque était que la situation s'était tellement détériorée qu'il serait impossible de parvenir à un consensus avec elles. Notre objectif était de proposer des solutions à Transports Canada en espérant qu'elles seraient acceptées.

Quant à savoir quelle est la position actuelle du ministre et sur quoi elle repose, je n'en sais rien.

M. Peter Marshall: Le ministre Cannon nous a demandé à tous les deux et au CP de proposer des solutions parce que nous ne faisons pas partie des associations professionnelles à l'époque. Nous avons saisi cette occasion et avons fait des propositions à la suite de très longues discussions. Finalement, les propositions que nous avons faites et qui auraient permis de bien progresser n'ont pas été retenues parce que d'autres éléments ont été ajoutés aux discussions, concernant les expéditions aux États-Unis. De ce fait, l'industrie n'a pas pu les appuyer. Elle n'a pas pu obtenir de consensus parmi ses membres. Voilà où nous en sommes aujourd'hui.

• (1230)

Le président: Merci, monsieur Boshcoff.

M. Anderson, vous avez cinq minutes.

M. David Anderson: Notre comité est également saisi d'une autre question, c'est-à-dire la situation de la Commission canadienne des grains et le rapport COMPAS la concernant. J'aimerais que les trois groupes nous disent quel devrait être à leur avis le rôle de cette Commission. Quels changements devrions nous recommander au gouvernement? Je m'intéresse surtout, dans ce contexte, à l'inspection et aux questions de cette nature.

En fait, c'est surtout la réponse de Thunder Bay que je souhaite mais tout le monde peut répondre.

M. Peter Marshall: Nous ne pouvons répondre qu'au nom des sociétés de chemin de fer. Nous n'avons pas de position sur cette question. Je ne sais pas vraiment quels changements sont proposés et cela ne fait pas partie de nos préoccupations.

M. David Anderson: Donc, quand vous dites que les terminaux ne sont pas capables de manutentionner vos chargements et que l'aptitude ou l'inaptitude de la CCG à fournir des services n'a aucune incidence directe sur...

M. Peter Marshall: Je pense que c'est une remarque très légitime. Nous avons plutôt des relations avec les terminaux ou les sociétés céréalières qu'avec la CCG.

M. David Anderson: M. Heney peut peut-être me donner une réponse.

M. Tim Heney: Alors que le port s'est adapté aux méthodes d'exploitation modernes, comme le chargement des trains 24 heures sur 24, la Commission des grains à Thunder Bay a été relativement lente à s'adapter à ce genre de conditions de travail. Elle a parfois refusé de convoquer des quarts de nuit. Il lui est arrivé de facturer des heures supplémentaires pour des quarts de 4 h à 12 h. Tout ce qui sort de l'ordinaire semble coûter plus ou empêcher d'adapter les méthodes de travail. Il faudrait qu'elle se mette à changer ses méthodes de dotation et à assouplir les conditions de travail pour s'adapter aux réalités d'aujourd'hui. Je pense qu'elle est lente à le faire.

M. David Anderson: On a entendu dire que certaines de ses activités pourraient être privatisées. Qu'en pensez-vous? Cela vous inquiète-t-il? Pensez-vous que des sociétés privées pourraient faire son travail? Ou pensez-vous que la CCG doit être disponible 24 heures par jour?

M. Tim Heney: Non. Je pense que les élévateurs font parfois appel à des sociétés privées. À bien des égards, c'est probablement une solution de remplacement.

M. David Anderson: Bien.

M. Wade Sobkowich: Comme vous le savez, nous avons comparu devant votre comité en septembre pour exposer notre position sur le rapport COMPAS dont nous appuyons les

recommandations — pas toutes mais la plupart. Nous pensons qu'il s'agit de changements nécessaires.

Sans entrer dans les détails, nous les approuvons. Nous approuvons notamment l'idée mentionnée par M. Heney, qui est d'obliger la CCG à fournir le service aux ports. Elle nous dit parfois qu'elle n'a pas le personnel nécessaire dans les ports pour charger les bateaux quand il le faudrait. Notre réponse est qu'il ne lui appartient pas de décider quand les bateaux doivent être chargés. Cela dépend de nos propres activités. Nous avons donc demandé que les recommandations soient mises en oeuvre.

M. David Anderson: Très bien.

Je voudrais maintenant vous faire parler un peu du service de conteneurs que vous mettez sur pied à Edmonton. C'est une bonne nouvelle mais j'aimerais comprendre un peu mieux en quoi il aura une incidence positive sur les gens vivant à Saskatoon, à Brandon et dans ces régions.

Ces dernières années, des préoccupations ont été soulevées dans les Prairies sur la capacité de traiter les conteneurs de manière rapide, efficace et efficiente. En quoi votre projet va-t-il améliorer la situation pour les producteurs?

M. Paul Miller: Sur le plan logistique, c'est assez simple. À l'heure actuelle, comme nous importons beaucoup de biens de consommation de pays asiatiques, certains conteneurs des lignes maritimes repartent à vide jusqu'au port et, souvent, de l'autre côté du Pacifique. Si nous parvenons à charger ces conteneurs dans les Prairies, ce sera préférable car nous éviterons de les renvoyer à vide à Vancouver et d'avoir des wagons-trémies revenant à vide de Vancouver.

Dans un rayon de quelques centaines de milles, le service d'Edmonton est un marché à la fois de camionnage et de chemin de fer. Les producteurs pourraient décider de transporter leur production par camion à Edmonton où elle serait transférée dans des conteneurs pour être ensuite acheminée par rail à Vancouver. Mais c'est également disponible pour le service de wagons-trémies.

Ainsi, Humboldt, Melfort et Saskatoon pourraient choisir d'expédier par rail au service d'Edmonton plutôt que d'expédier par rail jusqu'à Vancouver à un service de transbordement dans des conteneurs. Cela éviterait beaucoup de transports à vide dans les deux sens à travers le pays.

• (1235)

M. David Anderson: Vous dites que vous pourrez accueillir des wagons-trémies et transborder ensuite les produits dans des conteneurs à Edmonton? Allez-vous recevoir des produits en vrac? Devront-ils être mis en sacs? Y aura-t-il des restrictions quelconques quand au chargement des conteneurs?

M. Paul Miller: Non. Il s'agit en général de récoltes spécialisées dont on veut préserver l'identité. Elles pourront être ensachées ou être simplement chargées en vrac dans des conteneurs équipés de doublures en plastique.

Le président: Merci, M. Anderson.

Je donne la parole à M. Atamanenko pour cinq minutes.

M. Alex Atamanenko: M. Marshall et M. Miller pourront peut-être répondre brièvement à ma question. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada n'est plus seulement la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Vous êtes un acteur important, la cinquième société ferroviaire d'Amérique du Nord, ce qui est à mettre à votre crédit. Cela pourrait-il être un facteur, dans la mesure où certaines des inefficiences que nous constatons avec ces ratios de 60 p. 100 à 70 p. 100 proviennent peut-être de décisions prises en dehors du Canada qui influent sur notre transport des céréales? C'est une question philosophique, en quelque sorte.

M. Peter Marshall: La réponse est non car la plupart des choses dont nous parlons aujourd'hui reflètent l'Ouest canadien. C'est très largement circonscrit aux frontières de l'Ouest canadien. Les décisions sont prises dans l'Ouest.

Je m'occupe de l'Ouest, région qui va d'Armstrong, en Ontario, jusqu'à la côte Ouest, et le groupe dont nous parlons est donc largement sous ma responsabilité. Notre rôle est de fournir le service et les ressources pour transporter les marchandises et c'est donc invisible en ce qui me concerne. C'est basé dans l'Ouest.

M. Paul Miller: Je peux peut-être ajouter rapidement un mot, d'un point de vue réseau. Les techniques que nous utilisons pour essayer de minimiser les embouteillages dans les ports canadiens et les embouteillages et les retards du système de transport canadien sont identiques à celles que nous employons aux États-Unis. De fait — c'est une très petite anecdote, ce n'est pas la question de philosophie dont vous parlez — nous transférons actuellement des ressources des États-Unis vers l'Ouest canadien parce qu'il y a certains embouteillages. Nous ne pouvons pas les utiliser efficacement aux États-Unis et nous les faisons donc venir dans l'Ouest.

M. Alex Atamanenko: Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, messieurs?

M. Tim Heney: À la défense du CN, je pense que le CP et beaucoup d'autres s'inspirent de ses méthodes d'exploitation. Ce n'est donc pas seulement un type d'exploitation du CN, c'est une manière d'utiliser la flotte de manière efficiente. C'est la nouvelle réalité de l'Amérique du Nord, je crois.

M. Peter Marshall: J'aimerais préciser que nous consacrons beaucoup de temps à ces 60 p. 100 ou 70 p. 100. Ce que nous disons, c'est que nous sommes à 90 p. 100 pendant la semaine et même, certaines semaines, à 95 p. 100 ou plus. C'est le jour de la semaine où nous sommes un petit peu en décalage. Si nous n'arrivons pas sur place à minuit, une minute après nous sommes techniquement en retard. C'est une chose que nous devons améliorer, je n'en disconviens pas mais, je le répète, je pense que nous avons aussi besoin d'une certaine aide à certains égards.

M. Wade Sobkowich: Oui, en ce qui concerne cette dernière remarque, nous voulons améliorer ce chiffre.

Un autre indicateur de rendement est la durée des cycles. Nous savons qu'elle se situe autour de 18 jours. Récemment, je pense, elle est descendue à 17,7 ou quelque chose comme ça, ce qui est un indicateur d'efficacité. Un autre indicateur d'efficacité est l'écart par rapport à la durée du cycle — la fiabilité, autrement dit. Nous avons constaté récemment que la durée du cycle s'améliore un petit peu. Nous avons vu l'écart par rapport à la moyenne empirer un petit peu.

Je ne sais pas si ça répond à votre question mais je tenais à le dire.

M. Alex Atamanenko: Une dernière question. Vous la trouverez peut-être stupide mais, comme enseignant, j'estime qu'il n'y a pas de questions stupides. Dans le cas contraire, vous voudrez bien m'excuser.

Vous ne semblez pas atteindre vos objectifs durant la semaine, sauf dans certains cas, et c'est frustrant pour les autres. Logiquement, on pourrait penser qu'il devrait y avoir — et j'ai déjà posé la question auparavant — plus de matériel pour faciliter ce processus mais vous nous dites que ce n'est pas un facteur et que, s'il y en avait plus, l'agriculteur en assumerait le coût. Je ne comprends pas. Une société privée se doit de respecter ses engagements, d'augmenter les wagons, le personnel ou les locomotives, et je ne vois pas pourquoi l'agriculteur devrait en assumer le coût. C'est votre société qui fait l'investissement pour gagner plus d'argent en fournissant un service.

Pourriez-vous m'éclairer à ce sujet?

• (1240)

M. Paul Miller: L'une de nos préoccupations constantes est d'avoir le bon nombre de wagons et la bonne capacité pour répondre aux besoins du marché. Nous avons dit dans notre déclaration liminaire que la quantité de céréales que nous nous attendons à transporter dans l'Ouest canadien est connue et qu'elle est communiquée à l'avance. C'est 4 450 wagons par semaine et nous avons organisé notre parc de wagons en conséquence, ainsi que notre plan de service, nos locomotives, etc.

Ce que nous a appris la longue histoire du transport ferroviaire, c'est que, quand on commence à flancher et qu'on essaye de réagir en augmentant considérablement le matériel disponible, on finit par ralentir tout le système. Il peut y avoir une conséquence totalement imprévue, comme nous l'avons constaté dans le passé à nos dépens en ayant parfois jusqu'à deux fois plus de wagons que le port ne peut en décharger. Le problème n'est pas causé par le port ou par les clients ou les élévateurs mais par des situations où nous nous retrouvons avec deux fois plus de wagons pleins qu'on ne peut en décharger pendant toute une semaine. Cela ralentit le système et on se retrouve dans une situation pire qu'auparavant.

Notre souci primordial est donc d'avoir la bonne quantité de matériel et de régler ensuite les problèmes en travaillant avec les autres pour réparer ce qui est cassé, ce qui cause des retards, afin de retourner dans les campagnes avec des wagons vides. C'est notre principe d'exploitation fondamental dans tous nos secteurs d'activité, pas seulement dans celui des céréales.

Le président: Merci, Alex.

Une dernière remarque à ce sujet, M. Meijer.

M. Robert Meijer: Permettez-moi de... je ne sais pas si clarifier est le bon mot, c'est plutôt enrichir la discussion. N'oubliez pas que le chiffre de 4 450 qui vient d'être mentionné est un chiffre qui nous est donné. Ce n'est pas la demande indiquée par les expéditeurs dans cette équation. C'est le chiffre que les transporteurs nous ont donné en disant que c'est le nombre qu'ils peuvent réalistement nous fournir.

Comme je l'ai dit, nous sommes obligés de l'accepter. Ensuite, sur la base de la répartition entre tous les expéditeurs du secteur, nous nous retrouvons avec ces 60 p. 100 ou 70 p. 100 sur une base quotidienne. Ils utilisent un chiffre hebdomadaire. Pour nous, si nous attendons un wagon le lundi ou le mardi, c'est ce jour-là que nous espérons le recevoir.

Il y a donc un écart entre la demande et ce que nous obtenons. Je ne voudrais pas penser que c'est l'expéditeur qui devrait nous dire quelle est la demande. Nous savons quelle est la demande. Nous disons à notre transporteur ce dont nous avons besoin et il nous répond en nous disant ce que nous obtiendrons. Ça fait partie du problème.

Si vous me permettez de revenir un peu en arrière, monsieur le président, je viens de suivre toute cette discussion et j'ai entendu d'excellentes questions. Je pense que le dialogue d'aujourd'hui a été fantastique mais il y a une chose qui continue de me préoccuper. J'ai entendu plusieurs fois, et nous continuons de lire...

Il y a des années, nous étions déjà autour de cette table, et je soupçonne que nous y reviendrons l'an prochain et, très certainement, pendant encore bien des années, pour traiter de la question de M. Easter. Notre position est qu'il nous faut une réforme législative pour fixer de bonnes règles du jeu, pour placer les expéditeurs et les transporteurs sur un pied d'égalité en les obligeant tous à assumer leurs responsabilités envers l'industrie de manière transparente et, ce qui est encore plus important — comme beaucoup de membres du comité l'ont souvent dit — pour assurer la protection des producteurs, en particulier sur le plan des coûts.

Nos sociétés font des investissements, tout comme les transporteurs, et nous devons assumer une partie de ces coûts — ce que nous acceptons — et ne devrions pas être autorisés à tout simplement les transférer dans le système, et ça devrait faire partie de la réforme législative.

J'estime qu'il est excellent de venir ici pour avoir un dialogue sur toutes les questions opérationnelles et sur les éléments commerciaux de nos transactions quotidiennes, et nous continuerons à le faire à l'avenir. Je ne suis certainement pas venu à Ottawa aujourd'hui pour demander à votre comité de nous tenir la main et de nous aider dans ce processus. Ce que je veux, par la réforme législative, tout comme la WGEA, c'est avoir la possibilité, quand il y a un problème, de m'adresser à un arbitre et de dire que nous avons un problème commercial et que ne voulons pas devoir nous adresser au gouvernement — ou à un comité — pour nous plaindre.

M. Wade Sobkowich: Puis-je répondre à la question de M. Atamanenko?

• (1245)

Le président: Très rapidement.

M. Wade Sobkowich: Je conviens avec vous que les agriculteurs ne devraient pas être obligés d'assumer ces coûts lorsqu'il y a des carences sur le plan du service. À notre avis, c'est à ça que sert la surestimation. Elle devrait être utilisée pour garantir que les sociétés de chemin de fer peuvent s'acquitter de leurs engagements dans tout le pays.

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

M. Paul Miller: Très brièvement, Rob a raison — je reviens aux 4 450 — quand il dit que c'est un chiffre que nous publions. J'espère qu'il admettra — nous pourrions discuter des détails — qu'il repose sur une certaine dose de science et beaucoup d'histoire concernant ce que le système global peut produire.

M. Robert Meijer: J'en conviens. Ça ne fait aucun doute.

Le président: Bien.

Sur ce, avant de passer à M. Easter, sur les 4 450, combien sont des wagons de producteurs? C'est crucial pour beaucoup de voies secondaires et de voies courtes. Y a-t-il un nombre réservé?

M. Paul Miller: Je devrais vous fournir le chiffre plus tard. Je ne le connais pas. Très honnêtement, ce n'est pas un pourcentage élevé du total. Nous pourrions cependant vous donner le nombre de wagons de producteurs qui sont chargés en pourcentage du total.

Le président: J'aimerais beaucoup le connaître.

Voici une autre question. Peter, vous avez dit que la situation est parfois compliquée par des tierces parties qui rendent difficiles les communications et la répartition des wagons. Pouvez-vous me donner des exemples de ces tierces parties? De qui s'agit-il?

M. Peter Marshall: Je ne voulais certainement pas dire que c'est délibéré. C'est simplement...

Le président: Nous n'accusons personne ici.

M. Peter Marshall: Exactement.

Ce sont les navires, les heures d'arrivée. Par exemple, un navire peut arriver aux terminaux de Ridley. L'exploitant s'attend à ce qu'il arrive un jour donné mais il y a peut-être eu des problèmes en mer et, s'il est retardé de deux ou trois jours, les stocks de céréales vont s'accumuler à Ridley.

Parfois, c'est le manque de place. On ne peut pas décharger les wagons parce que les silos sont pleins à Vancouver, à Thunder Bay, à Churchill et à Ridley. Ça peut être un facteur.

C'est très difficile. Je ne suis pas un spécialiste du transport maritime mais je sais que la communication n'est parfois pas ce qu'elle devrait être.

Le président: Qui coordonne ça?

M. Peter Marshall: Je n'en suis pas totalement sûr. En ce qui concerne le transport maritime, vous parlez du navire...

Le président: Oui, de l'information qu'un navire arrive. Il y a de la surestimation dans les deux sens.

M. Peter Marshall: Ça dépend si c'est un navire de la Commission du blé ou d'une société céréalière, surtout s'il s'agit de grains hors-Commission.

Le président: Finalement, dans votre répartition des wagons — mais c'est peut-être séparé — quand vous affectez des wagons à un élévateur, considérez-vous que c'est la Commission du blé ou l'élévateur contenant le produit qui est l'expéditeur? Qui est l'expéditeur?

M. Peter Marshall: C'est une bonne question.

Le président: Comment attribuez-vous — je ne veux pas dire le blâme — la responsabilité en cas de défaillance si vous ne savez pas qui est l'expéditeur?

M. Paul Miller: La Commission du blé est l'expéditeur officiel de ses produits — et vous pouvez me corriger, messieurs — et l'élévateur où se trouvent ses produits est à toutes fins pratiques son agent.

Le président: Donc, l'élévateur, au nom de la Commission — disons que c'est la société Cargill de M. Meijer — commande 50 wagons pour un jour précis, pour du numéro 3. La Commission n'intervient pas du tout dans cette équation si ce n'est dans la mesure où M. Meijer a acheté ce blé en son nom et l'a mis dans ses silos. Traite-t-il directement avec vous ou est-ce la Commission qui vous appelle pour vous dire que Rob a ce blé et que vous devez aller le chercher?

M. Paul Miller: Voilà certaines des questions complexes, mais qui fonctionnent bien, dont nous parlions. La Commission du blé a...

Le président: Si vous ne comprenez pas la procédure, je comprends que vous ayez du mal à la faire fonctionner.

M. Paul Miller: Non, je crois comprendre. La Commission du blé se voit attribuer une certaine capacité et elle travaille ensuite avec les sociétés céréalières pour faire livrer les céréales correspondant à la qualité souhaitée.

Le président: Oui, c'est le système des quotas et tout le reste.

Bien. Merci.

M. Easter, vous avez cinq minutes.

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

Sur cette question de l'expéditeur, la Commission du blé avait été jugée être l'expéditeur à la suite d'une poursuite collective intentée contre les sociétés de chemin de fer il y a plusieurs années. Ça aurait dû être la société de chemin de fer, et la poursuite aurait alors été gagnée, mais ce n'est plus la question maintenant.

Notre discussion d'aujourd'hui a porté sur vos propositions concernant le niveau de service. Dans son mémoire, la WGEA dit que : « Dans le régime actuel de la LTC, il existe un déséquilibre en ce qui concerne la responsabilité des expéditeurs et des transporteurs, ces derniers ressentant fort peu d'obligation de fournir un service adéquat... En bref, aucune pénalité n'est imposée à une société ferroviaire qui ne fournit pas le service demandé ».

Vous avez parlé ensuite de vos réunions avec transports Canada et de votre proposition de modifier la LCT pour exiger une révision indépendante et exhaustive des dispositions concernant le niveau de service pour en évaluer l'efficacité, au plus tard six mois après l'adoption de ce projet de loi.

M. Marshall, vous avez exposé il y a quelques instants certaines des raisons pour lesquelles il y a des problèmes avec le niveau de service — Ridley, etc. Il pourrait s'agir de facteurs naturels. Si je vous ai bien compris, Transports Canada et le ministre n'approuvent pas les modifications de la LCT que vous avez demandées au sujet du niveau de service et d'une révision exhaustive. C'est bien ça?

• (1250)

M. Wade Sobkowich: Veuillez m'excuser, ils n'approuvent pas quoi?

L'hon. Wayne Easter: Ils rejettent votre demande de modification de la Loi pour exiger une révision indépendante et exhaustive.

M. Wade Sobkowich: Ils contestent l'idée d'intégrer cette exigence dans le projet de loi mais ils ont accepté le 5 mai l'idée d'une révision effectuée dans les six mois suivant l'adoption du projet de loi.

L'hon. Wayne Easter: Quelle est la position des sociétés de chemin de fer à ce sujet? Devrait-il y avoir une modification? Devrait-il y avoir des dispositions sur le niveau de service? Devrait-il y avoir une révision au plus tard six mois après l'adoption du projet de loi?

M. Paul Miller: Je suis pas un expert dans ce domaine, M. Easter. Si je comprends bien, nous du CN, et cela vaut aussi pour le CP, je crois, avons travaillé avec un certain nombre d'expéditeurs et d'organisations d'expéditeurs pour essayer de trouver un mécanisme de résolution des différends commerciaux répondant précisément aux préoccupations dont vous parlez, et dont Wade et Rob ont parlé, concernant l'équilibre et la manière dont ces choses pourraient être arbitrées, discutées et résolues à l'avenir.

Veuillez m'excuser, je ne sais pas où en est ce processus, si le processus continue ou si c'est toujours une discussion ouverte.

L'hon. Wayne Easter: Wade.

M. Wade Sobkowich: Je peux répondre à cette question.

Ce qui est arrivé, c'est que le ministre a invité le CN à discuter d'une sorte de solution commerciale avec ses clients et qu'il a donc rencontré un certain nombre d'associations qui faisaient partie de cette coalition pour proposer un tel mécanisme. Il a rencontré la WGEA. Nous l'avons évaluée. Nous avons conclu que ce qui avait été proposé à l'origine ne changerait pas grand-chose à la situation actuelle dans le cadre de la LCT et nous avons donc dit que ce n'était pas assez.

Au fait, l'une des conditions dont nous avons été informés par le CN était que, si nous nous entendions sur un processus de résolution des différends commerciaux, nous cesserions de réclamer les modifications du 5 mai. Pour nous, ce n'était pas acceptable. Nous n'avons aucun problème avec un mécanisme de résolution des différends commerciaux. Nous pensons que ce serait un moyen efficace de les régler mais à condition que cela repose sur une disposition législative efficace. La raison pour laquelle les sociétés de chemin de fer l'avaient proposé était la menace d'adoption d'une disposition législative efficace. Donc, nous pensons que les modifications du 5 mai restent nécessaires mais nous n'avons rien contre la recherche d'un mécanisme de résolution avec les sociétés ferroviaires.

C'est comme la législation de la Cour du Banc de la Reine. Supposons que vous ayez un problème avec ça. Le gouvernement ne vous dira jamais : « D'accord, nous savons qu'il y a des problèmes avec le système judiciaire mais nous n'allons pas les régler. Prenez contact avec la partie qui cause les problèmes et trouvez une solution entre vous ». Ça ne se passe jamais comme ça. On a des recours législatifs efficaces et une disposition législative efficace puis, si les parties choisissent un mécanisme de résolution des différends commerciaux, si elles le mettent au point et le choisissent comme solution de rechange à la législation, c'est ce qui se fait.

Le président: Merci, monsieur Easter.

M. Peter Marshall: Je voudrais juste faire une remarque.

Le président: Allez-y, M. Marshall.

M. Peter Marshall: Quand le CN et le CP examinaient cette question, il ne s'agissait pas seulement des céréales. Il y avait beaucoup d'associations.

Le problème, pour ce qui est des céréales, est qu'il y a une législation qui n'est reliée à aucune autre législation existante, qui ne s'applique à aucun autre groupe de denrées. C'est donc difficile et c'est un gros défi. Ça ne fait aucun doute. Nous avons donc fait des propositions et nous avons beaucoup progressé avec bon nombre des secteurs industriels. Toutefois, comme je l'ai déjà dit, on a introduit dans le débat certains facteurs concernant des produits transportés aux États-Unis et il n'y a pas eu de consensus à ce sujet entre les associations. Nous continuons de croire qu'il est possible de discuter de ces questions et de les résoudre individuellement avec les différentes entreprises.

Le président: Merci.

M. Anderson, vous aurez les cinq dernières minutes.

M. David Anderson: Certaines personnes, notamment M. Meijer, ont défendu vigoureusement tout à l'heure l'idée d'avantages et de responsabilités pour les deux parties. En écoutant les témoins, surtout vous, M. Marshall, ce que j'ai entendu, je crois, c'est une série d'excuses plutôt qu'une vision. J'ai pris des notes et je vois une douzaine de raisons pour lesquelles le système ne fonctionne pas.

Vous avez dit deux ou trois fois que l'une de vos préoccupations est que vous n'avez pas de contrat commercial. Je me demande si ce n'est pas là la vraie raison pour laquelle nous avons cette discussion : vous refusez l'obligation de service parce que votre société ne considère pas que votre relation avec les céréaliers constitue un contrat commercial. Vous avez parlé d'un traitement législatif différent. Vous avez parlé plus tôt d'une autre denrée en disant que vous aviez un contrat et que c'est pour cette raison qu'il y a des avantages et des responsabilités des deux côtés. Est-ce votre position?

• (1255)

M. Peter Marshall: Je pense que c'est l'une des différences. Voici comment je décrirais la situation.

Je regrette d'avoir avancé des faits que vous considérez être des excuses. J'essaie simplement de faire profiter votre groupe de certaines des choses que je vis quotidiennement. Je ne dis pas qu'il n'y a rien que les sociétés de chemin de fer ne puissent faire mieux. Je dis que nous faisons partie d'un système et que nous devons travailler en tant que système. C'est un système intégré dans lequel il y a des éléments qui sont différents pour les céréales et pour les autres denrées. J'essaie simplement de vous communiquer des faits et de vous dire comment nous devons gérer notre entreprise jour après jour.

M. David Anderson: Les deux transporteurs nationaux sont confrontés à toutes ces choses-là tous les jours. Je n'accepte pas que vous obteniez 25 p. 100 ou 30 p. 100 moins d'efficacité — en ce qui concerne le positionnement des wagons — que l'autre transporteur. Il y a quelques années, c'était l'inverse.

Je ne sais pas ce qui explique cette situation mais elle engendre beaucoup de frustration. Comme l'a dit Wayne, ce sont les producteurs primaires qui finissent par payer la pénalité. Ils ne peuvent pas livrer leurs céréales. Ils assument des coûts supplémentaires. C'est frustrant pour nous tous qui devons constater, année après année, que les choses ne semblent jamais beaucoup changer.

Permettez-moi de changer de sujet une seconde.

M. Heney, vous avez dit que la Commission n'utilise que des navires des Grands Lacs pour expédier ses céréales alors que les sociétés céréaliers utilisent des navires océaniques.

M. Tim Heney: Oui, c'est généralement le cas. C'est environ 95 p. 100 de navires des Grands Lacs pour la Commission du blé et le contraire pour ce qui est hors-Commission.

M. David Anderson: Pourquoi?

M. Tim Heney: C'est une question de philosophie d'entreprise. Tout d'abord, les navires des Grands Lacs desservent un certain

nombre d'élevateurs le long du fleuve auxquels eux seuls peuvent avoir accès, à Baie-Comeau et Port-Cartier. Il s'agit de deux élevateurs qui n'ont pas d'accès ferroviaire et les navires des Grands Lacs sont donc essentiels pour le transport de leurs céréales.

Le problème concerne la taille de la flotte des Grands Lacs, qui a diminué au cours des années avec la baisse des quantités transitant par le port. Il y a maintenant une vingtaine de vraquiers — on les appelle des vraquiers conventionnels — qui ne sont pas des autodéchargeurs et ils transportent 78 p. 100 des céréales du Canada sur la Voie maritime. Nous ne sommes pas opposés à leur utilisation à pleine capacité mais nous ne voulons pas que notre capacité se limite à eux. Nous estimons que nous pourrions transporter beaucoup plus de céréales si nous avions un meilleur accès à des navires océaniques entrant directement dans le port.

M. David Anderson: Combien de sociétés fournissent ce service sur les Grands Lacs? Y en a-t-il une ou deux qui dominent?

M. Tim Heney: Il y a deux sociétés dominantes. Fednav est la plus grosse. C'est une société sous propriété canadienne battant pavillon étranger. Canfornav est probablement la deuxième, et il y a en a ensuite plusieurs étrangères de plus petite taille.

M. David Anderson: Si je vous disais que quelqu'un est venu me dire qu'il avait offert des services sur les Grands Lacs et que son offre avait été rejetée, me croiriez-vous? Me croiriez-vous si je vous disais qu'il y a d'autres sociétés qui ne sont pas utilisées et que les taux de fret ne sont donc pas aussi concurrentiels qu'ils pourraient l'être?

M. Tim Heney: Les taux de fret océaniques fluctuent beaucoup par rapport à ceux des Grands Lacs et la compétitivité dépend du marché. Il faut cependant comprendre que, quand on expédie par navire océanique à partir de Thunder Bay, il n'y a pas de double manutention. Le produit est chargé sur le navire l'amenant à sa destination ultime. Quand on utilise un navire des Grands Lacs, on doit payer une double manutention et un double droit d'élevateur.

On pourrait donc certainement faire des gains d'efficacité au port si l'on utilisait plus de navires océaniques.

M. David Anderson: Les céréales pourraient être chargées une seule fois dans les cargos sans transbordement additionnel. Elles pourraient aller directement au destinataire.

Quelle est la société sous propriété canadienne?

M. Tim Heney: Fednav.

M. David Anderson: À qui appartient-elle?

M. Tim Heney: À la famille Pathy de Montréal.

M. David Anderson: Merci.

Le président: Merci, M. Anderson.

Messieurs, nous vous remercions beaucoup d'être venus témoigner aujourd'hui. La situation change continuellement, comme vous l'avez dit plusieurs fois. Je suis sûr que nous aurons l'occasion de nous revoir. Comme ce ne sera probablement pas avant Noël, je vous souhaite un très joyeux Noël.

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.