



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des ressources naturelles

---

RNNR • NUMÉRO 022 • 2<sup>e</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 1<sup>er</sup> avril 2008**

**Président**

**M. Leon Benoit**

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

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

## Comité permanent des ressources naturelles

Le mardi 1<sup>er</sup> avril 2008

•(1110)

[Traduction]

**Le président (M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC)):** Bonjour à tous.

Nous avons terminé notre dernière séance par un débat sur une motion, débat qui se poursuit aujourd'hui, bien sûr. Toutefois, si vous êtes d'accord, cela ce fera à la fin de la réunion afin que nous puissions entendre les témoins sans plus tarder. D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Bien. C'est ce que nous ferons. Ce sera plus facile.

Je rappelle aussi aux membres que nous aurons une rencontre avec une délégation du Parlement écossais à 15 h 15, à la pièce 306 de l'édifice de l'Ouest. Immédiatement après la période des questions, ceux qui ont accepté d'être présents devraient se rendre à la pièce 306 de l'édifice de l'Ouest où nous aurons une rencontre officielle avec la délégation du Parlement écossais. Je vous remercie.

Passons maintenant à notre ordre du jour. Nous tenons aujourd'hui notre dernière réunion sur les possibilités et les défis qui existent dans le secteur forestier.

Nous accueillons, de l'Association des produits forestiers du Canada, Marta Morgan, vice-présidente, Commerce et compétitivité, qui est accompagnée de David Church. Je vous prierais de bien vouloir le présenter avant de commencer votre exposé.

Puis, par vidéoconférence, de Terrace Bay Pulp Inc., Hartley Multamaki, le vice-président, Planification et développement. L'ordre du jour ne l'indique pas, mais il témoignera par vidéoconférence.

Nous accueillons également, de Buchanan Pulp Sales, Pino Pucci, le président et, de Buchanan Lumber Sales, Hal Brindley, le président, et Jonh Adams, le directeur des transports.

Nous entendrons vos exposés dans l'ordre dans lequel je viens de vous nommer, en commençant par l'Association des produits forestiers du Canada et Marta Morgan. Vous avez la parole, Marta.

**Mme Marta Morgan (vice-présidente, Commerce et compétitivité, Association des produits forestiers du Canada):** Merci beaucoup, monsieur le président. Merci de nous avoir invités à témoigner aujourd'hui.

Je vous présente David Church, directeur du transport à l'APFC. Il est ici avec moi.

Je sais que le président de l'APFC, Avrim Lazar, a déjà participé à vos importantes audiences.

Notre association est l'association nationale du secteur des produits forestiers. Nous comptons des membres d'un océan à l'autre. Nous représentons les producteurs de pâte, de papier et de bois, entre autres, et sommes donc une association assez représentative du secteur.

Nous sommes très heureux d'avoir été invités encore une fois à vous adresser la parole, cette fois-ci sur la question du transport, un enjeu de taille pour nous. Je me concentrerai aujourd'hui sur le transport par rail. Nous vous avons remis aujourd'hui un document en français et en anglais qui reprend mes remarques. Par conséquent, je serai brève pour que vous puissiez nous poser le plus de questions possible.

[Français]

Le secteur forestier est un grand client des chemins de fer; il représente environ 25 p. 100 des recettes totales des sociétés ferroviaires canadiennes. Les coûts de transport sont au deuxième rang en importance parmi les éléments de coûts du secteur.

[Traduction]

Un système de transport par rail économique, efficace et sensible aux besoins des utilisateurs est crucial pour la compétitivité de l'industrie. Comme bien d'autres entreprises du secteur primaire, nos entreprises sont souvent dans des régions éloignées et leurs produits doivent parcourir de longues distances pour se rendre jusqu'au marché. Dans le cas du système ferroviaire en particulier, son efficacité et son efficience sont essentielles pour le secteur et son avenir au Canada. Les nombreux témoins que vous avez entendus dans le cadre de votre étude vous ont décrit à quel point les temps sont durs pour le secteur à l'heure actuelle.

Deux éléments du service ferroviaire sont particulièrement importants: le coût et le service. Je les aborderai séparément.

Nous avons réalisé une étude l'an dernier sur le coût du service ferroviaire pour les sociétés forestières au Canada. En utilisant des méthodologies généralement reconnues, nous avons conclu que le secteur forestier verse chaque année 280 millions de dollars de plus aux chemins de fer — aux deux grandes sociétés, essentiellement — qu'il ne le ferait s'il y avait une véritable concurrence au Canada.

Vous avez probablement vu la semaine dernière qu'une étude semblable commandée par la Commission canadienne du blé a indiqué que les producteurs de céréales déboursent chaque année au moins 175 millions de dollars de plus que ce qu'ils paieraient s'il y avait concurrence.

Cela s'explique par le fait que, au Canada, dans une grande partie de notre économie, surtout notre économie axée sur l'exportation dans les régions rurales, les expéditeurs n'ont accès qu'à une ligne ferroviaire. Or, dans notre secteur, pour expédier 90 p. 100 de leurs produits, les producteurs n'ont accès qu'à l'un des deux chemins de fer de catégorie 1 ou à un chemin de fer secondaire lui-même dépendant d'elles.

En outre, et c'est un enjeu qui préoccupe beaucoup nos membres depuis trois ans, le service ferroviaire comme tel est insatisfaisant. S'agissant du service ferroviaire, deux questions se posent: obtenez-vous les wagons dont vous avez besoin pour expédier vos produits, et les obtenez-vous au moment où vous en avez besoin?

C'est un problème croissant qui revêt de plus en plus d'importance pour nos membres depuis trois ans. Nous avons reçu de nombreuses plaintes à ce sujet de nos membres. Même dans une entreprise de marchandises comme le bois, par exemple, la fiabilité du service et le respect des délais sont de plus en plus importants. Nous avons tous entendu parler de la livraison « juste à temps ». Dans notre secteur, il y a de grands clients en Amérique du Nord, tels que Home Depot, qui n'acceptent pas que vous expédiez votre bois pour le décharger n'importe quand dans leur parc à bois. Ils exigent que vous sachiez combien de votre bois ils ont en magasin, que vous gériez leur stock et que vous puissiez livrer la marchandise quand ils en ont besoin.

Si notre système de transport ne peut offrir ce genre de services, c'est l'expéditeur canadien qui en fait les frais, certainement pas le grand acheteur américain.

Notre association a travaillé d'arrache-pied avec d'autres associations représentant des expéditeurs et des députés de tous les partis. Nous sommes heureux que le projet de loi C-8 ait fait l'objet d'un consensus dénué de toute partisanerie et ait ainsi pu être adopté très rapidement par la Chambre des communes et le Sénat. Nous vous en sommes reconnaissants, ainsi que du leadership dont ont fait preuve le gouvernement et l'opposition à ce chapitre. Nous espérons que ce projet de loi fournira aux expéditeurs de nouveaux moyens efficaces de contester les coûts déraisonnables et le mauvais service des chemins de fer.

Le projet de loi contient diverses dispositions qui aideront les expéditeurs à contester les frais accessoires, tels que les frais de carburant et de stationnement, qui s'ajoutent aux frais de base. Les expéditeurs pourront se regrouper pour contester certains de ces frais, ce qui sera avantageux pour eux puisqu'ils pourront mettre ensemble leurs ressources et défendre leurs causes communes. De plus, on a supprimé une disposition de la Loi sur les transports au Canada qui rendait presque impossibles les plaintes concernant la qualité du service.

•(1115)

Dans l'ensemble, nous remercions donc le Parlement d'avoir pris cette mesure positive qui nous met sur la bonne voie. Nous croyons que les modifications qui ont été apportées seront efficaces et supprimeront certains des obstacles qui s'élèvent devant les expéditeurs qui cherchent des recours.

Au moment du dépôt du projet de loi C-8, les ministres des Transports et de l'Agriculture se sont engagés à lancer un examen du service ferroviaire dans les 30 jours suivant l'adoption du projet de loi. Nous avons déjà indiqué aux représentants de Transports Canada quelle forme devrait prendre cet examen et comment il devrait être mené à notre avis.

Selon nous, il est important que cette étude se fasse dans les plus brefs délais, qu'elle se fasse de manière indépendante, et qu'elle soit exhaustive et qu'elle permette la pleine participation des expéditeurs.

Nous espérons qu'elle conduira à des recommandations portant sur des mesures pratiques pour améliorer le service ferroviaire.

Dans la mesure où votre comité se penche sur la façon dont le transport influe sur le secteur forestier, nous vous encourageons, monsieur le président, à appuyer cet examen du service ferroviaire et à faire en sorte que cette étude soit complète, exhaustive et indépendante et qu'elle mène à de véritables recommandations.

Il faut toutefois comprendre que le principal problème concernant le service ferroviaire — et ce qui a provoqué la situation difficile dans laquelle se trouvent les expéditeurs — c'est l'absence de concurrence. Je crois que les autres producteurs, qu'ils soient des secteurs agricole, houiller ou autres, vous diront la même chose s'ils se trouvent dans des régions rurales.

Il y a toutefois des solutions, mais pas dans l'immédiat. Un projet de loi vient d'être adopté. Un examen du service ferroviaire se fera sous peu, mais à court terme et à plus long terme, j'estime qu'il faut rouvrir le débat sur les questions telles que les droits de circulation et l'intégration à la loi de dispositions instituant des prix de ligne concurrentiels, des options déjà dans la loi. Tant qu'on n'aura pas véritablement réglé le problème de l'absence de concurrence, les améliorations que nous souhaitons au chapitre du service et des prix ne se concrétiseront pas.

Je m'arrête ici. Merci de nous avoir invités. Je serai heureuse de répondre à vos questions en temps voulu.

•(1120)

**Le président:** Merci beaucoup. Vos remarques ont été très instructives.

Avant de passer aux questions, nous entendrons deux autres exposés.

Je cède maintenant la parole à Hartley Multamaki, vice-président, Planification et développement, de Terrace Bay Pulp Inc. Vous avez la parole.

**M. Hartley Multamaki (vice-président, Planification et développement, Terrace Bay Pulp Inc.):** Merci beaucoup. Je suis heureux de témoigner devant votre comité.

L'usine de pâte à papier de Terrace Bay est le tout nouveau membre du groupe d'entreprises Buchanan. Mon collègue et ami, Pino Pucci, est président des ventes de bois; nous vous présenterons tous les deux des remarques.

Il y a environ un an et demi, Neenah Paper a fermé l'usine de pâte de Terrace Bay, qui est restée fermée pendant neuf mois. Nous avons acheté l'usine et avons repris les activités. C'est l'une des plus grandes usines de pâte en Amérique du Nord. Elle emploie directement et indirectement environ 1 000 personnes tout le long de la côte nord du Lac Supérieur.

Il va sans dire que la question du transport est extrêmement importante pour nous car le transport représente des coûts considérables. Trois options s'offrent à nous: le transport ferroviaire, maritime ou par camion. Pino vous entretiendra de la question du transport ferroviaire et je terminerai l'exposé en vous touchant quelques mots des deux autres options.

Pino, je vous cède la parole.

**M. Pino Pucci (président, Buchanan Pulp Sales):** Merci.

J'aimerais commencer en complétant les observations présentées par Martha, avec qui nous sommes entièrement d'accord.

Le 20 juin 2007, Hank Ketcham, président du groupe de travail sur la compétitivité de l'industrie des produits forestiers, a présenté un rapport dans lequel il soulignait que le groupe de travail est formé de cadres de l'industrie en partenariat avec les décideurs de la fonction publique fédérale. L'objectif est de recenser des moyens d'accélérer le renouvellement et l'innovation dans le secteur forestier canadien et de déterminer les gestes à poser par l'industrie et le gouvernement pour obtenir le changement voulu.

On a aussi fait remarquer que les difficultés de l'industrie étaient de nature structurelle, et que si ces difficultés n'étaient pas réglées, elles mèneraient à un déclin soutenu du secteur. Nous sommes aujourd'hui en avril 2008, et la situation prévaut encore.

Un des principaux éléments, parmi les quatre soulignés par le groupe de travail, est l'échec de la politique de transport ferroviaire du Canada à constituer un contrôle de concurrence de la position de force sur le marché des entreprises ferroviaires, ce qui coûte à l'industrie forestière 280 millions de dollars comme Martha l'a souligné. Cela représente à peu près 15 p. 100 de la facture totale de transport de l'industrie.

Le rapport a aussi indiqué que la capacité des entreprises ferroviaires de soutirer une rente de monopole des expéditeurs mine la compétitivité de l'industrie canadienne des produits forestiers. Cette situation touche tout particulièrement la compétitivité au plan des coûts des installations de production qui se trouvent dans les collectivités les plus au nord et les collectivités les plus éloignées. Cela comprend certaines des installations dont nous discutons aujourd'hui.

Nous sommes entièrement d'accord avec les conclusions du groupe de travail et nous croyons que le fait que le gouvernement ait permis une telle concentration d'entreprises est un facteur majeur qui a mené à cette situation.

Nous croyons que ces frais de transport additionnels de 15 p. 100 contribuent à décimer l'industrie canadienne, mais en plus que cela se fait par une limite artificielle de l'offre et que cela va à l'encontre de la Loi sur les coalitions, qui a été remplacée par la Loi sur la concurrence en juillet 1986, conçue pour interdire les monopoles, la publicité mensongère, la collusion dans les soumissions, la fixation des prix, et d'autres moyens qui limitent la concurrence.

Je ne sais pas si vous avez tous reçu un exemplaire de ma lettre de CP Rail du 3 mars. J'espère que oui, mais il existe d'autres questions importantes auxquelles fait face notre industrie aujourd'hui.

Tout d'abord, en raison de la réduction importante de la demande sur presque tous les wagons pour l'industrie forestière — ce qui comprend le sciage, la pâte, le papier, les panneaux OSB, le contreplaqué, etc. — pratiquement chaque secteur fait présentement face à une augmentation des tarifs du transport ferroviaire. Cette augmentation n'est due qu'au fait que les entreprises mettent les wagons en entreposage et ne renouvellent pas les baux, ce qui limite de façon artificielle l'offre et ce qui leur permet d'augmenter les tarifs

dans ce système de monopole. À notre avis, cela rend nos activités non concurrentielles et rend impossible notre capacité de vendre et d'offrir des services à nos clients lorsque de telles tactiques sont employées.

En second lieu, notre usine de pâte, qui a récemment repris ses activités, produit l'équivalent de 120 wagons par semaine. Nous avons un plafond absolu et ne pouvons pas commander plus de 70 wagons par semaine. CP, qui est la seule ligne ferroviaire jusqu'à l'usine, ne peut pas nous fournir, et nous n'avons pas la capacité de faire venir d'autres wagons à l'usine. Donc, nous devons tôt ou tard limiter les activités de l'usine aux deux tiers de la capacité, ce qui fera augmenter de façon importante les frais généraux et nous forcera à fermer l'usine une fois pour toutes.

Troisièmement, notre représentant ferroviaire nous a dit qu'il n'était absolument pas question de réduire nos taux, peu importe les conditions du marché. Nous croyons au libre marché. L'offre et la demande devraient déterminer les taux. Ce n'est pas le cas.

Nous aimerions profiter de l'occasion pour offrir notre soutien non seulement à notre industrie mais aussi à l'industrie agricole canadienne, qui mardi dernier a demandé au gouvernement fédéral qu'il procède à un examen complet de ce qu'il en coûte aux entreprises ferroviaires pour le transport des céréales. Les représentants agricoles ont indiqué que « les agriculteurs sont présentement victimisés et exploités par les taux de transport qu'ils subissent pour exporter les céréales ». Comme la plupart des agriculteurs sont obligés d'utiliser la ligne CN ou la ligne CP, cela crée un monopole virtuel sur le transport ferroviaire.

Plus tôt cette année, l'Office des transports du Canada a ordonné que des changements soient apportés au plafond de revenu, ce qui pourrait faire économiser aux agriculteurs des Prairies presque 72 millions de dollars annuellement en frais de transport. L'industrie des produits forestiers demande une intervention semblable pour nous éviter d'avoir à procéder à des réductions et des fermetures en raison de ces pratiques monopolistiques.

Merci.

• (1125)

**M. Hartley Multamaki:** Merci, Pino. J'aimerais poursuivre à partir d'ici.

Comme producteur intérieur à Terrace Bay Pulp, nous avons d'autres possibilités, je suppose, mais ce ne sont pas des possibilités satisfaisantes. Une d'entre elles est le transport maritime, et j'aimerais vous en parler pendant quelques minutes.

Nous sommes situés sur le lac Supérieur et nous avons la possibilité d'utiliser la voie maritime. J'aimerais souligner que lorsque nous avons relancé les activités de l'usine, une des solutions — et je crois que les gouvernements provincial et fédéral nous avaient encouragés à le faire — était de chercher des marchés d'exportation de rechange à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Pour atteindre ces marchés de rechange, surtout en Europe, il faut utiliser une combinaison de circulation ferroviaire et maritime ou tout simplement le transport maritime. Le problème avec le transport maritime pour nous, bien sûr, est que le voyage aller-retour entre Terrace Bay, sur le lac Supérieur, et l'Europe coûte à peu près 136 000 \$. Il s'agit d'une façon très, très coûteuse de faire des affaires, et les coûts principaux sont pour des choses comme les frais de pilotage. Donc la voie maritime est une option très coûteuse et très difficile pour nous. Cette question doit être étudiée.

Nous dépendons donc énormément du transport ferroviaire, mais nous avons aussi des options de transport maritime. Nous employons aussi des camions, mais cela pose problème car les chargements sont relativement petits, et il coûte cher de voyager de longues distances avec les camions.

Il faut aussi comprendre qu'avec les lignes de chemin de fer, nos concurrents ne sont pas aux prises avec les mêmes problèmes. Ailleurs dans le monde, les entreprises ferroviaires ne se comportent pas de la même façon que les entreprises canadiennes. En fait, elles sont tout à fait disposées à essayer d'être aussi concurrentielles que possible et offrir un plus haut niveau de service quand elles le peuvent. Voilà la situation de nos concurrents. Ils sont donc en mesure d'acheminer leurs produits au marché d'une façon plus rentable et parfois plus efficace que la nôtre.

En conclusion, j'aimerais souligner que le transport ferroviaire, d'un point de vue environnemental et d'émissions de carbone, est un moyen de transport plus approprié que les camions. Chaque tonne de pâte que nous acheminons au marché par transport ferroviaire ou maritime, est une tonne acheminée de façon plus écologique. Nous le reconnaissons, et l'industrie des produits forestiers est une industrie très responsable partout au pays dans ses efforts de réduire les gaz à effet de serre et de contribuer à une réduction des émissions de carbone. Les entreprises ferroviaires ont donc un rôle responsable à jouer, et c'est un rôle que nous, les Canadiens, leur avons donné. Je pense qu'elles doivent offrir un service plus concurrentiel, et plutôt que de constamment augmenter les prix et de constamment réduire les services, elles doivent participer d'une façon plus raisonnable.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup à vous deux de vos exposés.

Nous passerons maintenant aux questions, en commençant par l'opposition officielle. Monsieur Boshcoff, vous avez sept minutes.

**M. Ken Boshcoff (Thunder Bay—Rainy River, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais aussi remercier le comité d'avoir accepté de tenir une réunion supplémentaire sur ce sujet, et de m'avoir permis d'inviter les témoins d'aujourd'hui. La question du transport, surtout ce dont nous discutons aujourd'hui, mérite sa propre journée d'étude. Je vous remercie donc encore.

La question des wagons en particulier a atteint son point culminant, je dirais, il y a à peu près six semaines avec une correspondance urgente de Terrace Bay Pulp. Je suis certain que l'APFC est au courant. Cela ne peut pas toucher qu'une seule usine ou une seule activité dans le tout pays.

Pouvez-vous nous donner une idée de l'impact au niveau national, pour que nous puissions le mesurer? Que vous disent les autres exploitants de l'industrie de la pâte en particulier? D'après la longue liste d'activités liées aux produits forestiers que nous avez donnée, il semblerait qu'il n'y a personne qui ne soit pas touché. Nous essayons simplement de comprendre l'ampleur du problème au niveau national.

Je crois que l'APFC et Terrace Bay Pulp pourraient répondre à cette question.

• (1130)

**Le président:** Très bien, nous commencerons par Terrace Bay Pulp.

**M. Pino Pucci:** De notre point de vue, dans nos discussions avec d'autres clients et fournisseurs... C'est pourquoi je fais référence au

côté du sciage et à celui des pâtes et papiers et du contreplaqué OSB et tout ça.

Nous avons récemment eu des rencontres et des discussions avec les entreprises ferroviaires et les gens qu'ils fournissent et les clients auxquels nous expédions. La situation est la même partout.

Nous avons une industrie forestière en crise et une réduction de la demande, c'est certain, de la part des usines de papier au Canada, des usines de pâte au Canada, et des scieries au Canada. Dans notre situation, avec les autres, il y a sans doute une réduction de la demande de plus de 50 p. 100 des wagons dont nous avons besoin. Et par-dessus le marché, ils ont annoncé une augmentation du tarif jusqu'à 7 p. 100.

La façon dont ils font cela est de mettre des wagons en entreposage ou en ne renouvelant pas les baux, et donc cela limite l'offre de façon artificielle. Ils se servent de cette tactique pour faire augmenter les tarifs.

C'est ce que j'entends de la part des autres producteurs de l'Ouest dans toutes les industries, que ce soit OSB ou quoi que ce soit dans l'industrie des produits forestiers.

**Le président:** Madame Morgan.

**Mme Marta Morgan:** Oui, c'est un problème que nos membres soulèvent constamment depuis de nombreuses années. Nous avons vu des problèmes particuliers dans l'Ouest, en Colombie-Britannique, par exemple.

En pratique, voici ce qui se passe. Une entreprise demande un certain nombre de wagons, mais ne reçoit pas le nombre demandé, ou les reçoit un jour différent. L'entreprise demande dix wagons par jour, et en reçoit 40 le vendredi. Cela représente un coût énorme pour les entreprises, car elles doivent prévoir des employés pour charger les wagons. Donc elles se préparent pour un horaire de livraison donné, et lorsque cet horaire est modifié, elles doivent assumer les coûts de renvoyer les employés chez eux et de les ramener lorsque les wagons arrivent.

Elles paient aussi des frais qui leur sont facturés par les entreprises ferroviaires. Les entreprises ferroviaires imposent ce que l'on appelle une redevance de stationnement, qui est un frais que l'on doit payer lorsque le wagon n'est pas chargé après 24 heures. Et c'est 24 heures à partir du moment de la livraison, peu importe quand ils l'ont livré, que ce soit lorsque vous l'aviez demandé ou non.

Un des nos membres entrepose présentement sa pâte à l'extérieur à Chetwynd, en Colombie-Britannique., car il ne peut pas avoir les wagons dont il a besoin pour acheminer la pâte à l'extérieur de l'usine.

**M. Ken Boshcoff:** Merci beaucoup.

**Le président:** Voulez-vous ajouter quelque chose, messieurs?

**M. Ken Boshcoff:** J'ai seulement sept minutes, si bien que je dois poser la question suivante. Vous pouvez l'ajouter, si cela vous convient.

D'après ce que nous avons entendu, il existe des solutions relativement à long terme ou des solutions à moyen terme. Selon vous, qu'est-ce que le gouvernement fédéral pourrait faire tout de suite? En effet, c'est manifestement une situation qui va empirant de jour en jour. Je pense que vous êtes dans une situation d'urgence. Si ce n'est pas une crise nationale, c'est en passe d'en devenir une.

• (1135)

**M. Pino Pucci:** D'accord. Je vais ajouter quelque chose pour répondre à cela. Le plus simple pour nous est de présenter les choses ainsi: nous produisons environ 120 wagons de pâte à papier par semaine, à l'heure où je vous parle, à Terrace Bay Pulp. Et nous ne pouvons pas commander plus de 70 wagons par semaine du CP, la seule compagnie de chemin de fer à desservir l'usine.

Autrement dit, si vous essayez de taper 80, 90 ou 100 dans le système de commandes des wagons, c'est impossible. Plus de 70 n'est pas possible. La seule compagnie de chemin de fer qui dessert l'usine n'a pas la capacité de fournir les wagons dont nous avons besoin; et nous sommes dans l'impossibilité de remédier à la situation en faisant venir d'autres wagons ou autrement.

Pendant ce temps, le CP a tout un parc de wagons garés en attente ou revenus après des locations ou des locations non renouvelées. D'une façon ou d'une autre, la mesure qui aurait des répercussions les plus immédiates seraient d'amener le CP à faire circuler les wagons garés, de solliciter le gouvernement pour que les wagons soient loués et deviennent disponibles pour nous.

**M. Hal Brindley (président, Buchanan Lumber Sales):** Puis-je intervenir brièvement?

Je m'appelle Hal Brindley. Nous avons deux scieries, Longlac et Nakina, et, sur les 700 wagons que nous avons commandés pour ces deux usines, depuis janvier, nous en avons obtenu environ 380, soit moins de 56 p. 100.

Il faut compter non seulement sur l'accès des wagons à l'usine, ce dont Marta a déjà parlé, mais aussi sur le fait que, une fois à l'usine, la compagnie de chemin de fer les gare sur une voie de garage, en attendant d'avoir la place de les évacuer sur la ligne principale. Dans certains cas, nous avons vu des wagons garés devant l'usine, chargés, y rester jusqu'à deux semaines, parce que la compagnie de chemin de fer n'a pas les installations voulues sur ses lignes pour traiter le volume. Et le client a déjà reçu la facture.

C'est ce qu'on constate: 17 jours, 19 jours. Cela figure en noir sur blanc dans le rapport du CN que l'on reçoit chaque jour et qui indique que les wagons sont garés devant l'usine. Le CN n'a donc pas les installations voulues pour nous amener les wagons ou pour les emporter une fois qu'ils sont chargés.

**M. Hartley Multamaki:** Puis-je faire un dernier commentaire? À l'usine de pâte à papier de Terrace Bay, on en est à empiler la pâte dans le terrain de stationnement.

Nous avons beaucoup de capacité; mais sur les 120 wagons dont nous avons besoin, nous en obtenons seulement de 40 à 70. La capacité de trop a rempli nos entrepôts. Tout l'espace d'entreposage dont nous disposons est plein et on empile dans le terrain de stationnement, chose que font certains clients de Marta, comme elle l'a indiqué. C'est donc un problème majeur.

Au bout du compte, les usines seront forcées de fermer leurs portes à cause des pratiques des compagnies de chemin de fer; il y aura des licenciements. La situation est vraiment difficile.

**Le président:** Avez-vous un commentaire, madame Morgan?

**Mme Marta Morgan:** Je peux dire deux choses en réponse, monsieur le président.

Tout d'abord, je pense que l'industrie doit maintenant se prévaloir de certaines des dispositions récemment adoptées avec le projet de loi C-8, qui rendrait plus efficace le dépôt de plaintes au sujet du niveau de service auprès de l'Office des transports du Canada.

Deuxièmement, d'un point de vue stratégique et de mesures législatives, il convient d'encourager le gouvernement à effectuer rapidement l'examen des services ferroviaires promis, à réunir les données sur la situation vécue par certains expéditeurs, comme ceux que nous avons entendus, et à rechercher de véritables solutions.

**Le président:** Merci.

Nous passons à présent au Bloc québécois, avec Mme DeBellefeuille, qui dispose de sept minutes.

[Français]

**Mme Claude DeBellefeuille (Beauharnois—Salaberry, BQ):** Merci, monsieur le président.

Merci pour vos présentations.

Madame Morgan, on parle beaucoup de transport ferroviaire, mais j'ai vu dans votre documentation qu'il était aussi question de transport par camionnage. Les témoins qui participent à la vidéoconférence nous ont aussi parlé de transport maritime.

Pouvez-vous nous illustrer la situation qui prévaut au Canada et nous donner une lecture, par province, de la situation du transport ferroviaire, maritime et par camion? Quelle part occupe le transport ferroviaire par rapport au transport maritime et par camion? Je voudrais un portrait non seulement de l'Ouest, mais de l'ensemble des provinces du Canada.

[Traduction]

**M. David Church (directeur, transport, recyclage et achats, Association des produits forestiers du Canada):** En termes d'ensemble, par mode de transport dans notre industrie, je dirais qu'on a probablement 70 p. 100 de transport ferroviaire et 30 p. 100 de camionnage. La plupart des produits que nous expédions vont aux États-Unis. Essentiellement, pour faire parvenir le tonnage voulu aux points d'exportation ou aux destinations outremer, il faut l'acheminer aux ports par transport ferroviaire ou par camion.

Dans chaque province et dans l'Ouest certainement, la plus grosse partie des expéditions s'effectue par transport ferroviaire, simplement parce qu'il n'est pas possible de faire venir suffisamment de camions aux usines pour transporter les quantités qu'elles produisent. Presque tout est acheminé par voie ferrée.

C'est la même chose en Alberta. En Saskatchewan, je suppose que c'est la même chose aussi, du fait de la distance des marchés. Du côté de l'Ontario et du Québec, la proportion est probablement moindre: sans doute 60 ou 55 p. 100 des expéditions par voie ferrée, contre 45 p. 100 par camion. Et la même chose dans le Canada atlantique, je dirais.

Ce qu'il faut garder à l'esprit c'est que, du fait des volumes en cause et de la nature du produit, les usines préfèrent les expéditions par voie ferrée. Si elles avaient le choix, elles préféreraient effectuer les expéditions par voie ferrée, du fait des volumes en cause et du produit fabriqué. La difficulté est que les sociétés de chemin de fer ne peuvent pas assurer le service voulu des usines du Québec et de l'Ontario, si bien qu'elles ont recours au camionnage.

J'espère que cela répond à votre question.

• (1140)

[Français]

**Mme Claude DeBellefeuille:** Il y a donc très peu, sinon aucun transport par la voie maritime.

[Traduction]

**M. David Church:** Si, mais la plupart des usines ne sont pas des usines côtières. Celles qui sont au bord de l'eau embarquent directement leurs expéditions sur des bateaux, bien sûr. Les usines de Trois-Rivières, de Shawinigan, etc. qui exportent outremer, expédient leurs produits par voie ferrée ou par camion au port de Montréal, au port de Trois-Rivières ou à celui de Québec.

[Français]

**Mme Claude DeBellefeuille:** Comment se répartit votre transport pour ce qui est des matières premières ou des produits finis? Pouvez-vous nous donner les pourcentages de matières premières ou de pâte que vous livrez par transport ferroviaire?

[Traduction]

**M. David Church:** La quasi-totalité de la pâte à papier est expédiée par voie ferrée. Une partie du papier journal est envoyée par camion aux États-Unis, aux éditeurs de l'est des États-Unis; dans ce cas, c'est par camion. Une bonne partie est toutefois expédiée par chemin de fer aux entrepôts de Chicago, de Philadelphie ou de St. Louis, puis expédiée par camion de ces entrepôts aux éditeurs.

[Français]

**Mme Claude DeBellefeuille:** L'industrie forestière n'est pas la seule à se plaindre du mauvais service qu'elle reçoit de l'industrie ferroviaire; des producteurs agricoles et l'industrie pétrochimique s'en plaignent également. En fait, toutes les industries qui font affaire avec les compagnies ferroviaires se plaignent de la piètre qualité du service offert par le Canadien Pacifique ou le Canadien National. Toutes invoquent le fait que ces transporteurs ferroviaires détiennent un monopole pour expliquer la qualité du service, qui est très discutable.

Votre association attend beaucoup de l'examen sur le transport ferroviaire que le ministre s'est engagé à faire. Avez-vous fait une demande officielle pour pouvoir participer pleinement à cet examen comme expéditeurs? Dans votre document, vous dites vouloir participer à l'examen et être des acteurs importants. Avez-vous formulé par écrit une demande au ministre en ce sens? Si c'est le cas, pouvez-vous transmettre cette lettre aux membres du comité?

**Mme Marta Morgan:** Nous avons travaillé de près avec les autres associations qui représentent des expéditeurs, qui ont les mêmes intérêts que nous et avec lesquelles nous avons collaboré en ce qui concerne le projet de loi C-8. Nous travaillons avec ces associations pour donner notre *input* collectif au gouvernement. Je pourrais demander à nos autres partenaires s'il y a des documents que nous pouvons transmettre au comité.

Notre association n'a pas envoyé de lettre au ministre. Cependant, on pourrait vous transmettre certains documents qui donnent la perspective des expéditeurs au sujet de cet examen des services. On pourrait revenir devant le comité, monsieur le président.

**Mme Claude DeBellefeuille:** Madame Morgan, vous nous avez dit avoir des attentes à l'égard du gouvernement afin que l'examen se fasse dans des délais raisonnables et le plus rapidement possible, puisqu'il en va de la santé financière de votre industrie. Qu'entendez-vous par échéancier raisonnable? Avez-vous une idée du calendrier qui serait acceptable pour votre association?

• (1145)

**Mme Marta Morgan:** On espère que le gouvernement commencera l'examen aussi tôt que possible. Nous pensons que la tenue d'un examen en profondeur étayé par des données afin de tirer

des conclusions prendrait au moins de six mois à un an, mais pas plus.

**Mme Claude DeBellefeuille:** Pas plus d'un an à partir du moment où...

**Mme Marta Morgan:** On commence l'examen.

**Mme Claude DeBellefeuille:** Parfait.

Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

[Traduction]

**Le président:** Votre temps est écoulé, en fait, madame DeBellefeuille.

Madame Bell.

**Mme Catherine Bell (Île de Vancouver-Nord, NPD):** Merci, monsieur le président, et merci aux témoins des renseignements apportés aujourd'hui.

Étant la troisième personne à poser une question, j'ai déjà entendu des réponses à certaines des questions que j'avais à l'esprit. Je vais donc enchaîner sur quelque chose qu'a mentionné M. Multamaki. L'aspect environnemental du choix du transport ferroviaire.

Vue l'augmentation de nos émissions de gaz à effet de serre, nous nous penchons sur toutes les façons possibles de réduire nos émissions partout au pays. Chaque secteur s'efforce de réduire ses émissions, notamment celui de la foresterie, vu que nous voulons pouvoir le présenter comme un secteur de développement durable.

Nous faisons la promotion des produits du bois comme solution de rechange de choix pour construire des maisons et d'autres bâtiments verts. Il est possible aussi que, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, on attribue un coût au carbone, que devra assumer l'industrie.

Quelqu'un a-t-il étudié quels pourraient être les économies ou les coûts si on n'augmente pas le recours au transport ferroviaire ou si cette possibilité n'est pas disponible?

**M. Hartley Multamaki:** Je n'ai pas accès à des études de cet ordre. Toutefois, j'aimerais signaler que, d'après les derniers chiffres que j'ai vus pour le Canada, l'industrie des produits forestiers est le seul secteur industriel à avoir atteint les cibles qui avaient été adoptées au titre de Kyoto. En effet, les derniers chiffres indiquaient que nous nous situons à environ 28 p. 100 de moins que la cible en 1990. Nous avons fait un excellent travail pour limiter les gaz à effet de serre.

Ce qui est regrettable, c'est que c'est en bonne partie à cause du ralentissement des activités et des fermetures d'usines ainsi que, indubitablement, de l'application de nouvelles technologies, etc. Je pense qu'il est manifeste, si vous examinez les chiffres, que l'industrie des transports, comme celle de l'électricité, a des effets majeurs sur les émissions de gaz à effet de serre et de carbone.

Si on éliminait l'accès au transport ferroviaire et si on devait avoir recours au camionnage, il y aurait une augmentation importante des gaz à effet de serre, parce qu'il faudrait essentiellement beaucoup plus de moteurs diesel sur les routes pour transporter la même quantité de produits. Le transport par voie ferrée est une option bonne pour l'environnement, parce qu'il permet de déplacer de gros volumes avec des taux d'émission très faibles. On peut en dire autant du transport maritime. Hélas, la voie maritime est ouverte seulement à ceux qui y ont accès et en sont relativement proches. Cela n'avance pas beaucoup les gens de la Saskatchewan ou du Manitoba, sauf s'ils peuvent avoir accès à un port. Permettez-moi de dire que vous soulevez un point essentiel.



**M. Hal Brindley:** De plus, je voudrais mentionner nos deux usines de Longlac et Nakina. Si nous sommes desservis à 95 p. 100 par la voie ferrée, c'est parce que nous ne pouvons effectuer de camionnage entre Longlac et Atlanta ou d'autres régions. La voie ferrée est la seule façon viable de transporter nos volumes sur les distances que nous devons parcourir.

• (1150)

**Le président:** Merci, monsieur Multamaki, et merci, monsieur Adams.

Allez-y, madame Morgan.

**Mme Marta Morgan:** Je serais d'accord. Ce que l'on a constaté, au cours des dernières années, c'est qu'avec l'augmentation du prix du carburant, le camionnage est devenu encore moins viable, pour les raisons qu'ont déjà mentionnées les autres témoins.

Même si le transport par voie ferrée est manifestement préférable, pour la protection de l'environnement, si l'industrie forestière a atteint sept fois les diminutions requises par Kyoto, c'est essentiellement en passant à la bioénergie et en s'alimentant en énergie sans avoir recours au réseau. L'APFC s'est engagée à atteindre la neutralité au point de vue du carbone d'ici 2015, sans acheter de crédits de carbone et ce tout au long de la chaîne de valeur, dont le système de transport est bien sûr le maillon. Nous entendons veiller à avoir une empreinte de carbone aussi minime que possible en matière de transport.

L'Association des chemins de fer du Canada a proposé — et c'est l'un des rares points sur lesquels nous faisons cause commune avec elle — que soit éliminée la taxe d'accise sur les carburants. C'est en partie pour des raisons environnementales, vu que le chemin de fer est un mode de transport préférable pour l'environnement et que des compagnies de chemin de fer entretiennent leur propres voies. Nous serions d'accord à la fois pour l'environnement et dans l'espoir d'une réduction des coûts qui serait sans doute transmise par répercussion aux expéditeurs.

**Le président:** Madame Bell, il vous reste environ une minute et demie.

**Mme Catherine Bell:** Merci.

Je vis sur l'Île de Vancouver, où nous profitons d'un petit service de train de banlieue. Il est lié à un petit problème en matière de transport, mais la ligne est propriété de la collectivité. Nous l'appelons notre couloir. La collectivité se tourne vers les gouvernements provincial et fédéral pour mettre les voies à niveau. Elles sont vieilles.

On dit que, pour atteindre son plein potentiel, l'industrie forestière, l'une des plus grosses industries de la province, a besoin d'un système de transport ferroviaire efficace. Je trouve intéressant que ce petit organisme le reconnaisse et c'est quelque chose que j'entends cela partout au Canada.

Vous avez dit, je crois, qu'en Colombie-Britannique, c'est surtout par voie ferrée que sont transportés les produits forestiers. Je crois que le gouvernement fédéral a accordé des subventions, dans le cadre du programme contre le dendroctone du pin, pour améliorer la desserte sur l'une de lignes permettant le transport des produits forestiers. Avez-vous des renseignements à ce sujet?

**Mme Marta Morgan:** À ce que je comprends, le gouvernement fédéral travaille avec la Colombie-Britannique, dans le cadre du programme d'infrastructure, et a accordé à ce titre un financement pour l'amélioration des voies de chemin de fer secondaires, en partenariat avec les provinces.

Je crois qu'il existe également une collaboration active avec le Québec. Le Québec a élaboré une proposition d'ensemble et je crois que c'est une option dont pourraient également se prévaloir les autres provinces dans le cadre du programme d'infrastructure. Mais quant au programme pour le dendroctone du pin, je ne sais pas s'il y a eu un financement spécifique pour les voies ferrées de Colombie-Britannique.

**Le président:** Merci, madame Bell.

Monsieur Church, vous aviez quelque chose à ajouter.

**M. David Church:** J'allais simplement mentionner que le gouvernement fédéral avait engagé des sommes assez considérables à l'amélioration du réseau de transport autour du port de Vancouver, dans le cadre du programme pour la Porte de l'Asie-Pacifique. C'est manifestement à notre avantage, vu la quantité de produits que nous expédions maintenant vers les marchés asiatiques — bois, pâtes, papier, etc. — Tout ce qui peut donc être fait pour améliorer la Porte Asie-Pacifique est manifestement avantageux pour notre secteur, ainsi que pour toutes les autres industries du Canada de l'ouest, du moins, je le suppose.

**Le président:** Entendu. Merci.

Nous passons maintenant au parti ministériel, avec M. Trost qui dispose de sept minutes. À vous, s'il-vous-plaît.

**M. Bradley Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC):** Merci, monsieur le président.

Mme Morgan disait dans son témoignage que le moment était peut-être mal choisi pour parler des questions de concurrence en général, mais, à dire vrai, c'est essentiellement de cela qu'il s'agit.

Je vais vous donner à tous quelques minutes. Après, si vous voulez fournir des réponses un peu plus longues que celles auxquelles vous vous limitez d'habitude dans ces échanges, n'hésitez pas. Je voudrais que vous me brossiez un tableau de ce qui serait selon vous une situation idéale en matière de concurrence: ce que vous voudriez, quand vous le voudriez, quelles répercussions cela aurait sur votre secteur et sur votre usine notamment, etc. Ma question est très large. Vous avez parlé de droits de circulation, de concurrence efficace, de dispositions pour le tarif de marchandises simple. Est-ce que j'en oublie? Je laisse la porte grande ouverte. Profitez-en.

• (1155)

**Le président:** Nous allons commencer par Mme Morgan.

Messieurs, peut-être pourrez-vous être prêts à répondre après.

Allez-y, s'il vous plaît.

**Mme Marta Morgan:** L'APFC défend depuis longtemps les droits de circulation comme solution structurelle plus fondamentale à l'absence de concurrence dans le secteur. Les droits d'utilisation permettraient à une société de chemin de fer d'utiliser la voie d'une autre société, selon des taux fixés pour cette partie du trajet par l'Office des transports du Canada. Il existe déjà dans la loi un précédent permettant que soient fixés des droits de circulation dans certaines situations. Nous pensons que, en fin de compte, ce serait sans doute la meilleure solution et la plus simple, en vue de créer des incitatifs et la possibilité d'une véritable concurrence.

Nous avons constaté que certaines dispositions de la loi ont effectivement créé une concurrence. Ainsi, les taux fixés pour les manoeuvres terminales interréseaux fonctionnent bien, pour des lignes distantes de 30 kilomètres au plus l'une de l'autre. Cela a créé une véritable concurrence dans de grands centres urbains. Nous savons que ce type de dispositions peuvent fonctionner et nous pensons que les droits d'utilisation sont sans doute l'approche la plus simple pour les zones rurales. On pourrait négocier avec une société de chemin de fer ou une autre et permettre l'accès à ses lignes. Je pense que c'est, à nos yeux, sans doute la meilleure solution.

L'autre possibilité figure déjà dans la loi. Elle comprend des dispositions pour un prix de ligne concurrentiel. Mais la disposition n'a jamais vraiment été appliquée. Les sociétés de chemin de fer ont refusé. Elle permettrait aux sociétés de chemin de fer d'entrer en concurrence pour obtenir une part du marché d'expédition de l'autre, mais elles ne se sont jamais montrées enclines à y avoir recours. Peut-être serait-il possible d'apporter des modifications législatives rendant ces dispositions plus attirantes mais, jusqu'à présent, les sociétés de chemin de fer ont toujours évité de s'en prévaloir, ce qui semble essentiellement laisser à leur choix. Nous sommes donc moins convaincus de l'utilité de cette mesure à long terme.

**Le président:** Merci, madame Morgan.

Maintenant, messieurs, qui voudrait commencer?

**M. Pino Pucci:** Moi.

De notre point de vue, la situation est simple: les sociétés de chemin de fer n'ont pas la capacité de répondre aux besoins de l'usine, pas de la façon dont elles gèrent leur actif. Si vous produisez 120 wagons par semaine et qu'on vous impose un plafond de 70 wagons, vous n'avez pas d'autres lignes de chemin de fer et vous n'obtenez pas les biens dont vous avez besoin. Vous êtes contraints soit de trouver une solution de rechange soit d'éliminer une certaine capacité de production de l'usine, ce qui vous rend généralement non concurrentiel.

C'est simple. Nous aimerions que les sociétés de chemin de fer aient la capacité de répondre aux besoins de l'usine ou, si c'est impossible, qu'elles le reconnaissent. Dans ce cas nous devons avoir la possibilité de faire venir d'autres wagons à l'usine et de nous en occuper nous-mêmes.

Mais il est important de souligner que l'incapacité des sociétés de chemin de fer de fournir le matériel voulu est leur façon de faire augmenter les tarifs. Elles réduisent artificiellement ce qui est disponible afin de pouvoir annoncer des augmentations de tarif, année après année. C'est, je crois, leur *modus operandi*.

**M. Hal Brindley:** Pour ce qui est de la route du CN dans le Nord, je me vois mal comment on pourrait y mettre cinq sociétés. Si elle n'a pas le matériel voulu pour transporter les marchandises qu'on lui demande de transporter; de ce fait, les trains sont trop longs et la société ne peut pas charger nos marchandises. Je ne pense pas que l'existence dudit transporteur change la situation. Ce que nous aimerions, c'est que les transporteurs qui existent fassent un meilleur travail: qu'ils nous fournissent des wagons nous permettant de charger nos produits et que, une fois ces wagons chargés, ils transportent nos produits jusqu'à nos clients, afin qu'ils puissent en prendre possession.

• (1200)

**M. John Adams (directeur du transport, Buchanan Lumber Sales):** Vous avez demandé quel serait un monde idéal. Lorsque nous commandons des wagons pour notre scierie, parfois nous fonctionnons avec un quart, parfois deux. Nous commandons

six wagons par jour. S'ils ne nous amènent pas six wagons, nous avons six chargeurs qui se tournent les pouces. Ils nous les envoient une fois que les chargeurs sont repartis à la maison. Ils doivent être plus cohérents. On nous a dit un million de fois cet hiver qu'ils ne pouvaient plus offrir d'heures de travail. Si c'est le cas, qu'ils embauchent plus de gens pour que nous puissions recevoir cinq wagons par jour.

Ils ont ajouté un aiguillage spécial à Hornepayne pour desservir notre scierie. Les wagons vides sont laissés sur la ligne principale à cet endroit, et un train à partir de l'aiguillage s'occupe de Longlac et Nakina. Un train va à Longlac le matin, tire certains wagons, mais une fois rendu à Nakina, il n'y a plus d'heures de travail, plus de wagons pour Nakina. Et la situation s'aggrave, et nous ne pouvons pas fonctionner de cette façon.

Puis le vendredi soir, alors que le quart de travail de quatre heures est terminé et que tout le monde retourne à la maison pour la fin de semaine, la compagnie de chemin de fer décide de nous livrer 30 wagons. Pour satisfaire nos clients, nous devons payer des heures supplémentaires, et travailler toute la fin de semaine. Puis lorsque nous arrivons le lundi matin pour commencer le travail, il n'y a pas de wagons pour les heures de travail normales.

La situation doit être plus cohérente. Je ne sais pas comment ils pourraient y arriver, mais je pense que s'il y avait plus d'employés... parce qu'on nous dit toujours, comme excuse pour le manque de service, qu'il n'y a plus d'heures de travail.

Merci.

**M. Hartley Multamaki:** Je suis d'accord avec Mme Morgan pour dire que les droits de circulation représentent une solution partielle à cette situation.

Je veux parler pour quelques instants du manque de conséquences parce que c'est fondamentalement un monopole soutenu par le gouvernement. Il n'y a pas de conséquences à offrir un très mauvais service. Les chemins de fer ne paient pas pour la livraison en retard des wagons, ou pour ne pas aller chercher les wagons, ou pour limiter les scieries à 70 wagons alors qu'elles peuvent produire jusqu'à une capacité de 120 wagons. Les chemins de fer n'ont aucun incitatif à changer leur façon de faire parce qu'ils ont un monopole autorisé par le gouvernement.

Je pense que nous devrions vraiment examiner leur façon de faire sur le dos de tous ceux qui les entourent.

**Le président:** Bien, merci.

Nous débutons le second tour maintenant, nous allons passer à l'opposition officielle. Monsieur Alghabra, vous avez cinq minutes.

**M. Omar Alghabra (Mississauga—Erindale, Lib.):** Merci, monsieur le président, et je veux remercier tous les témoins d'être présents aujourd'hui.

C'est frustrant, étant donné les conditions économiques dont on entend parler et auxquelles fait face l'industrie forestière, la montée du dollar, le ralentissement dans la construction aux États-Unis, la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée, et aujourd'hui on entend parler d'un fardeau additionnel. Je pense que l'on parle d'une situation complètement différente, et il est regrettable que le CN et le CP ne soient pas présents aujourd'hui. Je pense qu'ils ont été invités, mais ne sont pas présents.

Je trouve cela bizarre, et j'aurais aimé entendre leur réponse à cette question. Nous disons qu'ils ont la capacité d'ajouter des wagons afin de répondre à la demande de leurs clients. S'ils ont l'infrastructure nécessaire pour le faire, pourquoi est-ce qu'ils ne le font pas? Si ce n'est qu'une question d'augmenter le nombre de wagons, pourquoi est-ce qu'ils ne le font pas? Nous savons comment le monde fonctionne, l'offre et la demande, et si la demande est présente et prête à payer pour ces wagons supplémentaires, pourquoi est-ce qu'ils n'offrent pas ces wagons?

J'aimerais entendre les témoins à ce sujet.

**Le président:** Madame Morgan, avant que vous ne commenciez, je veux clarifier la situation en disant que le CN a été invité et il a dit qu'il y avait un conflit d'horaire pour la personne qui pouvait le mieux répondre à nos questions. Le CP n'a pas été invité, je voulais appeler cette clarification

Allez-y, madame Morgan.

**Mme Marta Morgan:** J'aimerais entendre leur réponse à cette question également.

Pour nous, je pense qu'il y a deux choses qui se passent. La première, c'est tout simplement un comportement de monopole, qui consiste à limiter l'offre, pour faire augmenter les prix, c'est vraiment du monopole 101. Je pense que toute industrie en position de monopole agit de cette façon. On voit que l'offre est plus basse que la normale, pour que les marges de profit restent élevées.

Je pense que la deuxième chose qui se passe...

•(1205)

**M. Omar Alghabra:** Est-ce que je peux vous interrompre un instant? Si ces compagnies ont le monopole, elles peuvent quand même exiger la même marge tout en augmentant leur profit général. Alors je me demande s'il n'y a pas autre chose.

**Mme Marta Morgan:** Eh bien, je pense que l'autre chose qui se passe avec le CN, les chemins de fer, c'est leur modèle d'affaires qui consiste à optimiser leurs routes principales. Donc pour eux, il s'agit d'obtenir le plus de revenus en rendant leur système principal aussi efficace que possible. Alors, les problèmes ont lieu aux embranchements et non pas dans le système principal, pour le CN. Il faut que votre produit parte de la scierie. Il faut qu'il commence à partir de la scierie. Leur système d'optimisation du revenu les incite à réduire la disponibilité des wagons. C'est la meilleure explication que je puisse vous donner, mais je suis certaine qu'elles pourraient vous en donner une meilleure.

**Le président:** Est-ce que l'un d'entre vous a quelque chose à ajouter?

**M. Hal Brindley:** En gros, les deux scieries dont je parle, Longlac et Nakina, et aussi McKenzie et Hudson, sont sur la voie principale, et les trains de la voie principale sont déjà remplis à capacité lorsqu'ils partent de Toronto ou lorsqu'ils vont à Toronto, alors ils n'ont pas la capacité de ramasser d'autres wagons. S'ils exploitent déjà trois trains à pleine capacité par jour, ils ne veulent pas en ajouter un quatrième s'il n'est pas pour être utilisé à 100 p. 100.

Nous leur avons parlé, et nous leur avons dit qu'ils ne pourront pas faire croître leurs affaires s'il n'ajoutent pas un quatrième train, parce que nous avons des wagons qu'ils peuvent ramasser. Voilà tout le débat. Ils veulent faire le meilleur usage possible de leurs actifs jusqu'au point où, le terme est « vitesse », il est totalement efficace de leur point de vue, mais totalement inefficace pour les gens qui dépendent de leurs services.

S'ils sont payés plus pour les produits pétrochimiques ou tout autre produit que pour le bois, alors nous sommes laissés pour compte, parce qu'ils essaient de desservir ces autres industries où ils peuvent demander plus d'argent parce que ce sont des produits populaires, comme le pétrole et le gaz et d'autres choses semblables.

**M. Pino Pucci:** Je pense qu'il y a deux façons de répondre à la question expliquant pourquoi, en tant que monopole, ils peuvent continuer à augmenter les taux même s'ils continuent à augmenter l'offre. Tout le monde sait que les chemins de fer font des profits records aujourd'hui. Dans un système monopolistique, il y a deux façons d'obtenir ces profits records. La première serait de laisser les taux inchangés, ou les diminuer, mais de traiter des volumes beaucoup plus élevés. La deuxième est d'accroître les taux et de diminuer l'offre, ce qui vous donne autant de profits.

Nous avons eu des rencontres personnelles avec des représentants des chemins de fer, et à huis clos ils vous diront qu'ils sont en affaires pour faire un profit, c'est tout. S'ils voient la demande diminuer de la part d'une scierie, cela signifie que les taux devront augmenter pour obtenir le même profit en argent et pour cette voie comme avant, c'est tout.

Étant donné la réduction de la demande, ils choisissent l'option d'annoncer une augmentation des taux de 7 p. 100, ce qui fait que nous devons encore plus réduire la demande, ce qui nous rend moins concurrentiels. Inévitablement, ce qui se passe, c'est que nous devons faire face à une fermeture à toutes nos usines.

**Le président:** Merci, messieurs.

Nous passons maintenant, à Mme DeBellefeuille, qui a cinq minutes. Vous avez la parole.

[Français]

**Mme Claude DeBellefeuille:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Church, vous m'avez dit plus tôt que, grosso modo, les compagnies forestières utilisaient le transport ferroviaire dans 70 p. 100 des cas, et le camionnage, dans 30 p. 100 des cas. Vous avez dit que l'utilisation du transport par train vous coûtait 280 millions de dollars. Je comprends qu'on discute beaucoup des problèmes ferroviaires aujourd'hui, c'est le transport le plus utilisé. Mais 30 p. 100 du transport se fait quand même par camionnage.

Avec l'augmentation du prix de l'essence, pouvez-vous estimer le coût que l'utilisation du transport par camionnage représente pour votre industrie? Avez-vous un montant à nous donner, un peu comme vous l'avez fait pour l'utilisation des chemins de fer?

[Traduction]

**M. David Church:** Malheureusement non, nous n'avons pas de chiffres.

Je sais par contre que les compagnies qui font appel au camionnage dans l'Ouest, le font essentiellement parce qu'elles n'ont pas accès à un service ferroviaire efficace. Elles utilisent donc des camions pour transporter le bois jusqu'à la tête de ligne d'un autre chemin de fer, parce que celui qui dessert leurs usines n'est pas en mesure de transporter l'équipement et de leur donner le service qu'ils veulent — et c'est la même chose pour la pâte et le papier journal dans l'Ouest.

C'est donc un coût accru ou supplémentaire pour eux. Mais je ne peux pas vous dire quel est le montant exact de ce coût. Nous ne faisons pas de telles analyses de coût.

•(1210)

[Français]

**Mme Claude DeBellefeuille:** Madame Morgan, si votre association détient le montant de l'utilisation des chemins de fer, pourquoi ne peut-on pas disposer de ce chiffre pour l'utilisation du camionnage? Votre association n'a-t-elle pas cette donnée, qui pourrait être importante aux fins de notre étude?

**Mme Marta Morgan:** Nous n'avons pas cette donnée en main actuellement. La raison en est que le camionnage est une industrie où il y a beaucoup de concurrence. Ce n'est pas une industrie qui a subi des influences politiques ou législatives et où les compagnies ont senti le besoin de s'unir pour poursuivre des objectifs communs.

Nous pouvons vérifier si ce chiffre est disponible. Nous n'avons pas cherché information jusqu'à présent, mais nous essaierons certainement de la trouver et de vous la transmettre ultérieurement, si vous le jugez utile.

**Mme Claude DeBellefeuille:** Si j'entends bien votre réponse, madame Morgan, aujourd'hui vous n'avez aucune mesure à proposer au gouvernement fédéral pour améliorer les conditions du transport par camionnage. N'avez-vous pas de demande à faire pour ce secteur du transport?

**Mme Marta Morgan:** Non, c'est vrai, nous travaillons à des questions réglementaires de temps en temps pour nous assurer que le système de camionnage est efficace et offert au moindre coût possible, mais pour le moment, nous n'avons pas de proposition à faire qui pourrait nous aider.

Vraiment, les problèmes auxquels nous faisons face sont des problèmes plutôt liés au système ferroviaire.

**Mme Claude DeBellefeuille:** Vous avez dit que le transport de la matière première et des produits forestiers coûtait 280 millions de dollars aux industries forestières et que cela représentaient environ 25 p. 100 du revenu des compagnies de chemin de fer. Comment ces coûts de transport sont-ils répartis entre la matière première et le produit fini?

**Mme Marta Morgan:** J'aimerais simplement apporter une clarification. Le montant de 280 millions de dollars, qui équivaut à environ 13 p. 100 de nos coûts totaux, représente ce que nous payons en plus parce que les compagnies ferroviaires détiennent un monopole. Je ne peux pas faire le calcul ici même, mais je sais que le total est supérieur à cela.

Quoi qu'il en soit, la question portait sur la proportion. Nos compagnies produisent la pâte, le papier, le bois d'oeuvre et des panneaux. Nous avons fait une analyse produit par produit, et nous avons constaté que le résultat était le même dans le cas de tous les produits, à savoir que les compagnies déboursaient beaucoup plus qu'elles ne le feraient s'il y avait un système concurrentiel.

**Mme Claude DeBellefeuille:** Si j'ai bien compris, les 280 millions de dollars sont une estimation de ce que votre industrie doit payer en plus à cause de l'absence de concurrence.

**Mme Marta Morgan:** C'est exact. Le même problème touche les compagnies céréalières. Dans le cadre d'une étude publiée la semaine dernière, elles ont évalué à 175 millions de dollars la différence causée par le manque de concurrence.

**Mme Claude DeBellefeuille:** Merci beaucoup.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Merci, madame DeBellefeuille.

Nous passons maintenant à M. Comuzzi, qui a cinq minutes. Allez-y, Joe.

**L'hon. Joe Comuzzi (Thunder Bay—Superior-Nord, PCC):** Merci.

Je remercie les représentants de Thunder Bay d'être présents aujourd'hui, ainsi que vous, Marta.

Je vais faire un petit survol historique et j'invite Hartley ou tout autre témoin à y répondre.

Le groupe Buchanan comprend la totalité des neuf ou dix scieries, plus celle de Terrace Bay, et aussi diverses autres compagnies, mais vous êtes tous regroupés sous une propriété commune. Oui ou non?

•(1215)

**M. Hartley Multamaki:** Oui.

**L'hon. Joe Comuzzi:** Je dois obtenir des réponses rapides, parce que nous n'avons que cinq minutes.

À un moment donné, vous vouliez adopter le système de quotas — même s'il a été difficile de vous amener à comprendre cela. Ensuite, quand le système de quotas a été mis de côté, vous avez choisi le libre-échange. Vous vouliez le libre-échange, même si nous avons la possibilité d'adhérer au système de quotas pendant encore quelques années. Est-ce exact? Vous — vos compagnies — vouliez le libre-échange, et nous voulions nous débarrasser du système de quotas. La réponse est oui?

**M. Pino Pucci:** Bien sûr, nous voulions le libre-échange. Oui, absolument.

**L'hon. Joe Comuzzi:** Durant ce processus, alors que nous tentions d'en arriver au libre-échange, ce qui a pris trois ans et demi ou quatre ans — ce fut un litige très très coûteux pour toutes les compagnies au Canada —, vous avez décidé à un moment donné qu'il vous fallait une aide gouvernementale quelconque. Vous avez appuyé fortement le gouvernement précédent, ce dont je vous étais alors reconnaissant, et 1,4 milliard de dollars ont été débloqués, dont 800 millions de dollars pour l'accord sur le bois d'oeuvre, et vous avez pu puiser dans cette somme pour maintenir vos compagnies à flot. Vous avez appuyé cela, mais malheureusement, le gouvernement précédent n'a pas eu l'occasion de faire adopter cette mesure avant les élections.

Est-ce bien cela?

**M. Pino Pucci:** C'est exact. Oui.

**L'hon. Joe Comuzzi:** Nous nous retrouvons donc aujourd'hui confrontés à un problème qui est loin d'être rare. C'est un problème qui se pose régulièrement dans le Nord de l'Ontario depuis toujours.

Ai-je raison? Le transport a toujours été un grand problème.

**M. Pino Pucci:** Exact. C'est simplement qu'il est amplifié aujourd'hui.

**L'hon. Joe Comuzzi:** Il est amplifié aujourd'hui à cause des autres problèmes.

Mais vous savez aussi certes qu'avant que vous repreniez l'entreprise de Terrace Bay pour produire du papier kraft, le propriétaire précédent, Neenah Paper, et Kimberly-Clark avant cela, n'avaient pas pu conclure une entente avec le chemin de fer Canadien Pacifique, et que depuis plusieurs années, ils devaient utiliser des camions pour transporter leurs produits de Terrace Bay jusqu'à Thunder Bay, où ils étaient transbordés pour être acheminés vers d'autres villes. Est-ce exact?

**M. Pino Pucci:** Et nous poursuivons cette pratique aujourd'hui.

**L'hon. Joe Comuzzi:** Oui. Je signale tout cela seulement pour expliquer le problème auquel nous sommes confrontés. Nous essayons de trouver la solution à ce problème. Mais vous n'utilisez jamais, sauf en faisant appel à vos propres barges, une installation complète que nous avons à notre disposition pour le transport maritime dans le Nord de l'Ontario.

Voici à quoi je veux en venir: nous n'avons pas profiter pleinement du potentiel du transport maritime. Vous ne pouvez pas vous attendre à ce que deux entreprises indépendantes, le chemin de fer Canadien Pacifique, qui n'appartient pas au gouvernement, et le chemin de fer Canadien National et la compagnie Buchanan... Vous ne pouvez pas demander au gouvernement d'imposer des règles et des restrictions aux chemins de fer. Il faut que vous fassiez des compromis.

**M. Pino Pucci:** Bon, d'accord. Je vais donner des précisions.

Comment nous attaquons-nous à la situation? Chaque année, nous utilisons une foule de barges tout au long de la saison de navigation, tant qu'il n'y a pas de glace, depuis le premier jour... Nous sommes déjà en train de préparer nos barges, à cause de tous ces problèmes ferroviaires. L'année dernière, nous avions neuf barges. Nous transportons par barge l'équivalent d'environ 600 wagons, seulement pour traverser le lac et pour stocker le bois dans un entrepôt, afin de réduire notre dépendance envers les compagnies de chemin de fer.

Donc, pour ce qui est d'explorer les solutions maritimes, à l'heure actuelle, en ce moment même, et depuis trois semaines, nous transportons de la pâte de bois, d'une foule de manières, jusqu'à la région de Trois-Rivières, pour qu'un navire puisse aller le ramasser. Cela représente pour nous un coût considérable. Nous avons acheté un entrepôt ici même à Thunder Bay, au bord du lac, et il est actuellement rempli à capacité. En fait, nous utilisons non seulement nos barges de grande capacité mais également nos mini-barges. Nous envisageons de construire un quai à Terrace Bay...

• (1220)

**L'hon. Joe Comuzzi:** Je ne veux pas...

**M. Pino Pucci:** ... pour régler ce problème. Le projet vient d'être approuvé.

**L'hon. Joe Comuzzi:** ... vous couper la parole, mais vous examinez votre potentiel d'accroître votre capacité de transport en faisant appel au transport maritime, oui ou non.

**M. Pino Pucci:** Absolument.

**L'hon. Joe Comuzzi:** Oui. Maintenant, c'est là que nous, au gouvernement, pouvons jouer un rôle.

Vous vous rendez compte, bien sûr, que nous avons une administration portuaire à Thunder Bay. On récolte ce que l'on sème, messieurs. Vous n'avez pas été très réceptifs aux demandes de cette administration portuaire et vous n'avez pas été tout à fait justes dans vos transactions. Vous savez, quand vous avez fait venir ce bateau d'Europe, vous n'avez pas utilisé les services des débardeurs. Ceux-ci étaient très en colère. Vous savez, vous avez des problèmes que vous ne devriez pas avoir. Ne pourrions-nous pas résoudre ces problèmes et utiliser vraiment la capacité de transport maritime à notre disposition?

**M. Pino Pucci:** Nous discutons actuellement avec les débardeurs. En fait, nous sommes actuellement en train de conclure une entente avec eux. Enfin, de dire que nous n'avons pas voulu faire appel à eux dans le passé... Nous avons trouvé plus rentable d'envoyer la pâte de bois depuis Terrace Bay jusqu'à Trois-Rivières, où l'on offrait une réduction de tarif de 50 p. 100 pour la manutention de la pâte et d'autres produits du genre, en comparaison du port de Thunder Bay. Je veux parler de frais d'administration, de droits de chargement et de

déchargement, de droits de quai, et de tous les autres frais. C'était plus rentable pour nous de transporter les produits jusqu'à Trois-Rivières et de les faire ramasser là-bas par un navire, plutôt que de le faire dans notre port ici.

Nous négocions actuellement avec les compagnies de chargement et de déchargement de Thunder Bay ainsi qu'avec l'administration portuaire de Thunder Bay pour voir si l'on pourrait nous offrir des tarifs qui s'en rapprocheraient. En fait, nous sommes prêts à fournir des actifs, par exemple, des chariots élévateurs, pour contribuer à ce processus. Nous mettrons à contribution nos propres employés là-bas pour faire des unités de charge, afin de permettre à des navires de faire des retours à charge à Thunder Bay, en plus d'exporter notre pâte et notre bois à partir de ce port.

**L'hon. Joe Comuzzi:** La réponse à la question est oui, vous allez utiliser ce potentiel et voir si vous pouvez trouver des arrangements de transport maritime qui vous conviendront à vous ainsi qu'à l'administration portuaire, et vous allez joindre vos efforts pour faire baisser le coût de votre transport. C'est bien cela? Vous y travaillez?

**M. Pino Pucci:** Oui.

**L'hon. Joe Comuzzi:** Vous êtes conscient du potentiel. Je veux travailler avec vous à ce dossier. Je pense que c'est là qu'est l'avenir.

**M. Pino Pucci:** Oui, je vous en remercie.

**L'hon. Joe Comuzzi:** C'est l'avenir pour nous, si nous voulons être concurrentiels sur le plan mondial. Nous sommes sur les rives du lac Supérieur. Nous avons trois ports en eaux profondes. Nous avons Nipigon, nous avons Red Rock et nous avons Marathon qui ne sont pas utilisés.

**Le président:** Merci, monsieur Comuzzi, votre temps est écoulé.

Monsieur Tonks, vous avez cinq minutes, allez-y.

**M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos interlocuteurs, autant ceux qui sont en ligne que ceux qui sont avec nous aujourd'hui.

Je vais faire suite aux questions de M. Comuzzi.

Hier soir, beaucoup d'entre nous ont assisté à la réunion de l'Association des pilotes. On y a présenté une vidéo sur un réalignement de la voie maritime et la structure des canaux et l'intégration de tout cela à une stratégie nationale des transports.

Nous avons tenté d'entreprendre une analyse et d'élaborer un plan d'action pour aider le secteur forestier. Des voies ferrées ont été abandonnées à des chemins de fer d'intérêt local. Certains ont été concurrentiels, tandis que d'autres, après les investissements, ne sont même pas en mesure de faire un profit raisonnable.

En fait, l'argument des compagnies de chemin de fer elles-mêmes était qu'elles ont abandonné ces voies ferrées parce qu'elles n'arrivaient pas à les exploiter avec profit, compte tenu de l'investissement nécessaire.

Vous avez demandé un examen des services ferroviaires, mais votre argument est que la réalité et la concurrence dictent votre besoin d'obtenir un meilleur service non seulement des chemins de fer, mais de l'ensemble du réseau de transport.

Au lieu d'un examen des services ferroviaires, faudrait-il examiner l'ensemble du secteur des transports et se pencher également sur le transport maritime, le camionnage et la question de la taxe d'accise, par exemple, sur le carburant diesel?

Est-ce que vous n'attendez pas plutôt de la part du gouvernement un programme plus global pour résoudre l'ensemble du problème qui est un élément important influant sur le secteur forestier? Si vous vous intéressez seulement au secteur ferroviaire, n'êtes-vous pas disposé à accepter l'argument des compagnies de chemin de fer selon lequel elles aussi sont coincées dans cette situation difficile face à la concurrence? Elles pourraient vous dire, en signalant leurs profits après immobilisation: « Voyez notre situation, nous ne faisons pas autant d'argent que le secteur du camionnage. Nous n'en faisons peut-être même pas autant que le secteur forestier », après quoi vous n'aboutirez jamais à une solution.

Ma question est celle-ci: Devrions-nous avoir une stratégie globale des transports qui tienne compte, de manière stratégique, des produits forestiers, pour faire ensuite des recommandations applicables aux secteurs maritime, du camionnage et des chemins de fer — qu'est-ce qui servirait le mieux votre secteur?

• (1225)

**M. Hartley Multamaki:** Je pourrais peut-être répondre à cela.

**Le président:** En fait, Mme Morgan va répondre en premier. Peut-être pourriez-vous intervenir quand elle aura fini. Merci.

Allez-y, madame Morgan.

**Mme Marta Morgan:** Monsieur le président, je pense que le député a soulevé de très bons arguments. Il est évident qu'en bout de ligne, c'est l'efficacité et l'efficacité de l'ensemble du système de transport qui sont vraiment à la base de notre succès en tant que nation commerçante.

Il y a également des problèmes dans d'autres domaines des transports, que ce soit les ports, ou encore la capacité, ou encore la concurrence entre les divers modes de transport.

Nous avons appuyé fermement les efforts déployés par les gouvernements successifs, par exemple pour investir dans la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Nous croyons que cela ne peut qu'être positif pour notre industrie, pour des raisons évidentes, compte tenu de la totalité des marchandises à destination et en provenance de la côte Ouest.

Cependant, nous croyons que si l'on examine le système dans son ensemble, le principal problème pour nous demeure celui des chemins de fer, simplement parce que c'est la manière la plus faisable et la plus pratique de transporter nos produits, compte tenu de l'emplacement de nos installations et de nos clients.

Je crois donc que c'est pour cette raison que nous concentrons la plus grande partie de nos efforts sur l'amélioration du service et des coûts du transport ferroviaire, étant donné que c'est un élément dominant de notre structure de coût à l'heure actuelle et probablement à l'avenir. Mais il est certain que nous avons participé activement à d'autres efforts pour examiner plus globalement le système de transport et nous reconnaissons que nous sommes également intéressés au système dans son ensemble.

**Le président:** Allez-y, monsieur Tonks.

**M. Alan Tonks:** Était-ce M. Multamaki qui souhaitait faire une observation?

**Le président:** Oui.

Monsieur Multamaki, alliez-vous répondre?

**M. Hartley Multamaki:** Oui, j'avais deux ou trois observations à formuler.

Je suis d'accord avec ce que Mme Morgan vient de dire. Elle a raison: la plupart de nos produits sont transportés par train et c'est pourquoi nous devons nous concentrer là-dessus. De plus, la solution

de rechange du transport maritime n'est pas nécessairement disponible pour l'ensemble de l'industrie. Heureusement pour nous, c'est une solution de rechange viable. Comme nous l'avons dit à M. Comuzzi, nous sommes clairement intéressés à continuer d'exploiter une division maritime et d'offrir le moyen le plus concurrentiel et le plus rentable d'acheminer nos produits au marché.

Je conviens qu'il est nécessaire d'envisager une stratégie nationale des transports qui garantirait que, à titre de pays commerçant, nous ayons le système de transport le plus concurrentiel au monde. Nos concurrents, d'autres pays comme la Chine et les pays scandinaves, font justement cela. Ils sont très concurrentiels pour ce qui est de transporter leurs produits vers les marchés. Nous devons en faire autant, tout en reconnaissant encore une fois que le mode ferroviaire est un élément tellement important de notre stratégie des transports que nous ne pouvons pas ne pas en tenir compte et nous ne pouvons pas non plus fermer les yeux sur le fait qu'il existe d'importants problèmes du côté des chemins de fer.

**Le président:** Merci.

Merci, monsieur Tonks.

Monsieur Anderson, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je voudrais revenir pendant quelques instants au camionnage et au transport maritime.

Nous allons faire un rapport dans lequel nous formulerons des recommandations. Je me demande s'il y a des éléments précis que vous voudriez voir dans nos recommandations relativement au camionnage et au transport maritime. Je sais que nous en avons un peu discuté, mais je me demande si vous auriez des recommandations précises à nous faire à cet égard. M. Tonks a évoqué, par exemple, la taxe d'accise. Je sais qu'il y a eu des problèmes pour ce qui est des heures de travail des camionneurs et tout le reste. C'est assez précis, mais nous voudrions justement formuler des recommandations précises.

**M. David Church:** Au sujet du camionnage, je ne pense pas qu'il y ait quoi que ce soit. Il y a suffisamment de concurrence ces jours-ci dans le secteur du camionnage. Nos entreprises sont en mesure de travailler avec les fournisseurs de services de transport par camion pour acheminer les produits de l'usine jusqu'au marché en temps voulu.

Dans le secteur maritime, vous voudrez peut-être vous pencher sur deux ou trois problèmes. On en a mentionné un: le pilotage. L'APFC préconise depuis maintenant bon nombre d'années la commercialisation du système de pilotage. À l'heure actuelle, dans beaucoup de régions du pays, il y a une administration du pilotage qui fournit le service dans les ports. Nous croyons que, comme n'importe quel autre secteur, celui-ci devrait être assujéti à la commercialisation et à la concurrence.

En plus de cela, il y a aussi la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes qui, à l'heure actuelle, stipule essentiellement que les transporteurs océaniques ou les conférences maritimes peuvent se concerter et établir les tarifs. Il y a actuellement un mouvement au sein de l'Union européenne visant à éliminer l'immunité antitrust dont jouissent actuellement les conférences maritimes. Nous, à l'APFC, ainsi qu'un certain nombre d'associations du transport maritime, préconisons fermement l'élimination de l'immunité antitrust pour forcer les transporteurs maritimes qui expédient des marchandises par conteneur ou transportent des conteneurs à rivaliser sur le marché de la même manière que nous devons le faire, sans pouvoir se concerter pour établir les tarifs et tout le reste.

Ce sont deux problèmes qui me viennent à l'esprit.

Le troisième que vous voudrez peut-être également étudier est celui des frais de services maritimes qui sont actuellement exigés par le gouvernement fédéral pour les services fournis par les transporteurs maritimes. Ces services comprennent le déglacage et autres services maritimes comme l'installation de bouées dans les ports et tout le reste. Ces coûts sont transmis à nos membres, nos expéditeurs, en particulier les usines situées sur la côte Est, où il est nécessaire de recourir aux brise-glace, à Terre-Neuve et dans le fleuve Saint-Laurent. Ces entreprises doivent assumer un coût additionnel qui, dans certains cas, atteint 50 cents la tonne. C'est un coût que nous devons assumer et que nous ne pouvons pas répercuter sur le marché.

Dans le secteur maritime, voilà les questions que vous pourriez envisager d'examiner dans l'avenir.

Merci.

• (1230)

**M. David Anderson:** Je me demande si les autres témoins ont quelque chose à ajouter.

**M. Hartley Multamaki:** Je n'ai qu'une seule observation.

Je suis d'accord avec tout ce que mon collègue a dit au sujet du secteur maritime. J'ajouterais seulement un élément pour le camionnage. Je conviens qu'il y a énormément de concurrence et que n'importe qui, n'importe quelle organisation peut aller s'acheter un camion. On peut négocier avec un grand nombre d'entreprises de camionnage qui se font concurrence, et c'est exactement ce que nous faisons.

Ce qui est préoccupant, c'est l'infrastructure. Dans le Nord où le Nord-Ouest de l'Ontario, l'infrastructure qu'utilisent les camions, c'est-à-dire le réseau routier, est préoccupante. Je pense que, dans le cadre d'une stratégie nationale, nous devons examiner le réseau des routes principales et assurément reconnaître que le gouvernement provincial a un rôle à jouer à cet égard. Nous devons pouvoir compter sur des routes principales en bon état et sur lesquelles on peut rouler rapidement, pour que nous puissions expédier nos produits vers les marchés en un temps raisonnable.

Merci.

**M. David Anderson:** Je pense que bon nombre d'entre nous, qui viennent de régions rurales, peuvent comprendre cela.

Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

**Le président:** Oui.

**M. David Anderson:** J'ai une question. Tout à l'heure, je pense que c'est l'un des messieurs de Thunder Bay qui a dit que l'on aimerait voir instaurer un plafonnement des revenus ferroviaires sur le transport par train.

Je précise que je viens de l'Ouest. Nous avons un plafond tarifaire pour le transport des céréales. Je pense qu'il en est résulté une véritable perte d'efficacité dans le système. Les compagnies de chemin de fer ne semblent pas vraiment intéressées à transporter ce produit pour lequel elles obtiennent des tarifs plus bas que ce à quoi elles s'attendent.

Dans quelle mesure êtes-vous sérieux à ce sujet? Cela n'a pas été présenté comme solution de rechange quand M. Trost a demandé ce que vous aimeriez voir se produire dans le secteur ferroviaire. Je me demande donc quelle est votre position là-dessus et je demanderais également aux représentants de l'APFC de se prononcer également.

**M. Pino Pucci:** En fait, peut-être me suis-je mal fait comprendre. Je ne proposais pas un plafond rigide ni rien de tel. Nous discutons de ce qui se passait du côté des agriculteurs et de ce qu'on a fait dans ce domaine.

Nous disions que nous sommes d'accord avec les constatations de l'APFC et avec la note de Hank Ketchum au sujet des frais de transport additionnels de 15 p. 100 que nous payons à cause du monopole dans lequel nous sommes forcés de fonctionner.

Je ne sais pas comment y remédier, mais d'une manière ou d'une autre, quand la demande baisse sensiblement, cela devrait en général entraîner une baisse des taux, parce que la disponibilité des wagons devrait être plus grande. Exactement au même moment où la demande est en baisse, on a annoncé une augmentation des taux. Cela ne peut se faire qu'en limitant artificiellement l'offre.

Donc, que la solution soit un plafond des taux ou une autre manière de procéder, je ne sais pas, mais je sais que le système actuel ne fonctionne pas.

Si l'on revient deux ans en arrière, abstraction faite de la valeur de la devise canadienne et d'autres éléments de la problématique, partout au Canada, d'un bout à l'autre, le secteur des produits forestiers a été durement touché, a connu des fermetures d'usine prolongées, des réductions d'effectif ou des fermetures définitives d'usine.

• (1235)

**M. Hal Brindley:** Je voudrais seulement ajouter également qu'il y a deux ans, quand je commandais un certain nombre de wagons dans une semaine donnée, j'obtenais généralement ces wagons dans le cadre du système garanti. Aujourd'hui, quand je commande des wagons, on ne m'en garantit que la moitié. Les wagons ne sont plus disponibles parce qu'ils ont été entreposés.

**M. Pino Pucci:** Au sujet du plafonnement des tarifs, n'oublions pas que les chemins de fer font des bénéfices records aujourd'hui, mais qu'ils nous offrent le pire service que nous ayons jamais eu.

**Le président:** Madame Morgan, avez-vous quelque chose à ajouter?

**Mme Marta Morgan:** Je suis d'accord avec cette affirmation. Nous ne préconisons pas le retour à la réglementation des tarifs; nous demandons simplement qu'on donne les moyens aux transporteurs de contester les tarifs peu avantageux et le service de piètre qualité. Nous sommes favorables à la solution structurelle à long terme qui favorisera la concurrence et qui est susceptible de faire baisser les tarifs.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.

Le comité doit maintenant régler certaines questions. Il y a d'abord la motion de M. Trost dont nous avons débattu lors de la dernière réunion et nous devons aussi discuter quelque peu du calendrier pour la rédaction de notre rapport.

J'aimerais remercier tous les témoins qui ont comparu devant nous aujourd'hui, à savoir MM. Brindley, Adams, Pucci et Multamaki par vidéoconférence; et Mme Morgan et M. Church qui ont comparu en personne. Je vous remercie beaucoup.

Nous allons maintenant permettre à nos témoins de quitter la salle et nous poursuivrons notre réunion.

Le premier point à l'ordre du jour est la poursuite de nos discussions au sujet de la motion de M. Trost. Nous n'avons pas eu le temps de terminer cette discussion lors de notre dernière réunion.

Je ne me souviens pas où nous en étions. Les noms de MM. Trost et Alghabra figurent sur ma liste. Ils sont prêts à prendre la parole sur cette motion.

Monsieur Trost, allez-y.

**M. Bradley Trost:** Monsieur le président, deux semaines se sont écoulées depuis notre dernière réunion. J'ai constaté que des députés de l'autre côté semblaient se demander ce que nous avons décidé lors de la dernière réunion.

D'après le procès-verbal, étions-nous parvenu à une conclusion ou avons-nous pris une décision? Je demanderais au greffier de vérifier ce qu'il en est.

**Le président:** Nous n'avons pas terminé le débat sur la motion. Nous allons le poursuivre et j'espère que la motion pourra ensuite rapidement être mise aux voix. Vous avez le procès-verbal...

**M. Bradley Trost:** Je ne me souviens pas exactement où en était le débat.

J'ai cependant appris pendant la pause que le comité des finances avait présenté une série de résolutions assez précises portant sur le secteur forestier. Le comité a notamment proposé la tenue d'une table ronde ou d'une conférence et il s'agit peut-être même d'un sommet national sur le secteur forestier. J'ai trouvé assez surprenant que l'idée soit avancée par le comité des finances plutôt que par le comité des ressources naturelles. Je ne pense pas que nous devrions nous offusquer du fait que nos collègues du comité des finances aient fait cette suggestion, mais il aurait été bien qu'elle vienne de notre comité.

Voilà la première chose que j'avais à dire. J'aurais préféré que ce soit notre comité qui fasse cette suggestion plutôt qu'un autre comité qui n'a pas de lien direct avec le secteur.

● (1240)

**Le président:** Monsieur Trost, que suggérez-vous? Vous faites observer qu'un autre comité a fait cette suggestion, mais qu'est-ce que vous voulez dire par là?

**M. Bradley Trost:** Je disais simplement que nous avons eu deux semaines pour réfléchir à la question. Je ne vais pas présenter ma motion si les membres du comité n'ont pas l'intention de l'adopter. Je serais prêt à la retirer et la présenter à un autre moment comme on l'avait suggéré la dernière fois. J'essaie simplement de voir si les membres du comité sont toujours du même avis après une pause de deux semaines et compte tenu de la suggestion qu'a faite le comité des finances.

**Le président:** Monsieur Alghabra, vous avez la parole.

**M. Omar Alghabra:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je comprends le point de vue de mon collègue et je le partage. Le comité des finances a effectivement adopté une motion, mais c'est sans doute notre comité qui aurait dû le faire. Nous avons cependant entrepris une étude de fond. Le comité des finances a peut-être adopté une motion purement symbolique, mais il a peut-être aussi voulu indiquer ce qui devrait être fait à son avis. Avant le congé de

Pâques, je crois que nous avons tous dit être d'accord pour la tenue d'un sommet, mais nous avons alors précisé que nous voudrions qu'il s'inscrive dans un cadre particulier. Nous voulions notamment qu'il s'inscrive dans le cadre d'autres mesures que le gouvernement pourrait prendre. Comme notre étude a porté sur plusieurs autres aspects de la question, je préférerais que nous traitions de la question dans notre rapport. Il peut s'agir d'une mesure parmi d'autres que nous recommanderons.

Au lieu de procéder à la mise aux voix de cette motion, je préférerais plutôt que nous traitions de la question plus à fond dans notre rapport.

Je vous remercie.

**Le président:** Trois personnes veulent intervenir sur la question, soit M. Anderson, M. Boshcoff et Mme DeBellefeuille. J'espère que nous pourrions ensuite prendre une décision.

Monsieur Anderson, vous avez la parole.

**M. David Anderson:** Monsieur le président, je pense que l'initiative de M. Trost était bonne. Si elle se transforme en geste symbolique seulement, comme l'a affirmé M. Alghabra, ce sera parce que l'opposition ne veut pas que nous lui donnions suite. Nous pouvons certainement formuler cette recommandation dans notre rapport, mais nous sommes déjà en avril. Il semblerait que depuis six mois, l'opposition n'a fait que... Nous avons changé de sujet d'étude et nous avons parlé de publier un rapport sur le secteur forestier, mais nous sommes loin d'avoir terminé notre étude. Si nous voulons terminer cette initiative et si nous voulons parrainer ce sommet, il nous faudra agir le plus rapidement possible.

À mon avis, nous devrions adopter cette recommandation et demander au ministre de constituer cette table ronde. Cela ne nous empêche nullement de formuler d'autres recommandations dans notre rapport. Je recommande donc que nous adoptions la motion.

M. Trost a dit qu'il était prêt à présenter sa motion seulement si l'opposition y donnait son accord. En formulant cette recommandation et en allant de l'avant avec la conférence, je crois que notre comité ferait preuve de leadership.

**Le président:** C'est maintenant au tour de M. Boshcoff.

**M. Ken Boshcoff:** Je vous remercie beaucoup.

Bien que certains réclament la tenue d'un sommet national depuis environ 20 mois, il est rassurant de voir que de plus en plus de gens sont favorables à cette idée.

Nous proposons que le ministre des Ressources naturelles soit le parrain de ce sommet. C'est ce que nous recommanderons au premier ministre. Le ministre peut constituer la table ronde quand bon lui semble. Il pouvait le faire dès sa nomination. Nous savons que Stéphane Dion l'a fait il y a plus d'un an.



Quant à procéder par motion et par résolution, je peux en présenter en 15 ou 16 immédiatement. Je pensais que nous voulions plutôt rédiger un rapport.

Un problème se pose cependant. Ce n'est pas le ministre des Ressources naturelles qui doit convoquer ce sommet puisqu'il aurait pu le faire il y a deux ans. C'est le premier ministre qui doit le faire pour faire ressortir l'importance à l'échelle nationale du secteur forestier. Voilà la recommandation que devrait formuler le comité.

Je vous remercie.

• (1245)

**Le président:** Madame DeBellefeuille.

[Français]

**Mme Claude DeBellefeuille:** Merci, monsieur le président.

Il serait peut-être bon de rappeler à M. Trost que la veille du débat sur cette motion, le Comité des finances avait déjà adopté sa propre motion. Mme Bell et moi l'avons souligné lors de notre réunion.

On se rappellera aussi que j'avais déposé une motion demandant au gouvernement d'agir en mettant en oeuvre rapidement un plan visant à venir en aide au secteur forestier. À cause d'une compréhension erronée de la traduction, j'ai accepté l'amendement de M. Allen. Celui-ci disait que c'était une bonne recommandation, mais qu'on pourrait attendre la fin du rapport pour proposer des actions concrètes visant à aider le secteur forestier, qui était alors dans une situation de crise majeure.

Cette logique va dans les deux sens. Donc, si ce plan d'urgence peut attendre la fin du rapport, je crois qu'une motion concernant une table ronde, une conférence ou un sommet peut très bien s'inscrire dans un rapport à titre de recommandation.

Ma position ne change pas, monsieur le président. J'invite M. Trost à inscrire sa recommandation dans le rapport que nous étudierons bientôt.

**Le président:** Merci, madame DeBellefeuille.

[Traduction]

Monsieur Comuzzi a maintenant la parole, allez-y.

**L'hon. Joe Comuzzi:** Je vous remercie.

Comme je viens d'une région qui est durement touchée par les problèmes auxquels l'industrie forestière est confrontée, je m'offusque, monsieur le président, du fait que le comité entende tous ces témoins, mais ne soit pas prêt à dire qu'il faut faire immédiatement quelque chose pour aider cette industrie particulière, la deuxième en importance au Canada. L'industrie fait face à de sérieux problèmes qui doivent être réglés.

Deux semaines se sont écoulées depuis que le comité a été saisi de cette question. Nous perdons du temps. Il s'agit d'une industrie. Chacun d'entre nous compte parmi ses électeurs des personnes qui cherchent un emploi, qui ont été mis à pied ou qui oeuvrent dans d'autres industries et qui sont mis à pied, mais nous ne faisons pourtant rien en tant que gouvernement pour corriger la situation.

Cette table ronde ou ce colloque que nous proposons forcerait les gens à agir immédiatement. Nous perdons notre temps à décider s'il devrait avoir lieu ou non. Nous devrions plutôt discuter du mandat que devrait être confié à ce groupe ainsi que la composition de celui-ci. Ce groupe devrait être composé de gens qui connaissent à fond l'industrie forestière plutôt que de députés qui n'ont qu'une connaissance générale de la question.

Nous ne connaissons, monsieur le président, que des problèmes comme celui du transport dont nous avons parlé. Au lieu de nous

demander si nous devrions constituer ce comité, nous devrions discuter de son mandat et de sa composition.

J'incite mes collègues à aller de l'avant. La décision vous appartient maintenant. Mais... bonté divine!

**Le président:** Monsieur Comuzzi, les avis sont partagés sur la question.

Monsieur Trost, vous avez la parole.

**M. Bradley Trost:** Le débat m'a amené à changer ma position, monsieur le président. Si l'opposition veut couper les cheveux en quatre et si elle insiste que ce soit le premier ministre et non le ministre des Ressources naturelles qui prenne l'initiative de ce sommet, je retire ma proposition. Je réclame que ma motion soit mise aux voix aujourd'hui.

**Le président:** Je dois accorder la parole à tous les députés qui veulent intervenir sur la question. Trois autres noms figurent sur ma liste. Nous procéderons ensuite à la mise aux voix.

Monsieur Alghabra.

**M. Omar Alghabra:** Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le président, j'ai déposé il y a quelques semaines un rapport sur EACL. Après discussion avec les membres du comité, nous avons convenu que le rapport était complet. Assurons-nous que le rapport est complet et écoutons tous les témoins que nous devons entendre. Nous devons aborder la question sans parti pris. Nous venons de consacrer quelques semaines à entendre des témoins. Tous les chefs de parti ont convenu qu'il s'agissait d'une bonne initiative.

Je crois qu'il s'agit d'une façon détournée de dire que l'initiative doit être de courte durée et c'est ce que la recommandation semble proposer. Notre rapport sera un rapport de fond. J'ai convenu après le débat de reporter ma recommandation sur EACL en échange d'un rapport complet. Je suis surpris que M. Trost ait changé d'idée puisqu'il fait habituellement preuve d'ouverture d'esprit et est capable de collaborer avec ses collègues. La décision lui appartient cependant puisqu'il s'agit de sa motion.

Je voudrais que tous comprennent qu'il s'agit d'une tentative en vue de diminuer l'importance du rapport. Si M. Trost insiste pour présenter sa motion, nous n'allons certainement pas adopter une mesure qui vise à faire fi des semaines que le comité a consacré à cette étude.

Je vous remercie.

• (1250)

**Le président:** Rappel au Règlement. Monsieur Tonks.

**M. Alan Tonks:** Monsieur le président, je viens de parler avec notre analyste. Je pensais que nous avions reporter notre décision sur la formulation de cette recommandation parce que nous voulions présenter un rapport.

Je crois que nous ne procédons pas de la bonne façon. Je crois que nous devrions mettre fin à cette discussion. Vous voudrez vous assurer si j'ai bien compris, monsieur le président, mais je crois comprendre, d'après ce que m'a dit l'analyste, que nous aurons un rapport. Je crois que nous devons en prendre connaissance et que nous pourrions ensuite discuter de la formulation de la recommandation.

Je croyais que c'est ce dont nous avons convenu la dernière fois que nous avons eu cette discussion. Vous voudrez peut-être obtenir des précisions à cet égard, monsieur le président, auprès de notre analyste.

**Le président:** C'est la dernière chose que je voulais vous dire. Je crois que l'ébauche du rapport devrait être prête mercredi soir ou jeudi matin. Nous devons donc aussi décider de ce que nous ferons de la réunion prévue jeudi. Il nous faudra un peu de temps pour examiner le rapport avant de commencer à en discuter. C'est cependant une autre question.

Madame Bell, vous avez la parole.

**Mme Catherine Bell:** Avant que je ne fasse mon observation, j'aimerais connaître la réponse à la question que posait M. Tonks, à savoir si cette discussion est conforme au Règlement. Je crois que c'est la question qu'il posait.

**Le président:** Oui, elle l'est.

**Mme Catherine Bell:** La motion portant sur le rapport n'a donc pas été présentée? Je croyais que c'était ce sur quoi portait la question. Je ne m'y retrouve pas.

**Le président:** Nous débattons de la motion. J'espère que nous allons passer à la question sur la motion.

**Mme Catherine Bell:** Un avis de motion a été présenté le 29 février et nous en avons discuté à la mi-mars. Je pense avoir dit que le ministre peut constituer une table ronde quand bon lui semble et qu'il n'avait pas besoin de nous pour cela. Une motion que mon collègue appuie a été adoptée par le comité des finances. J'ai aussi dit que je serais prête à appuyer cette recommandation qui a été formulée par un certain nombre des personnes que nous avons entendues. Ce n'est pas la seule recommandation qui nous a été faite, mais c'en est une.

J'ai des réserves au sujet de la formulation de la motion. J'ai une question à poser à M. Trost. Je me demande s'il a informé le ministre des Ressources naturelles du contenu de cette motion. Je suis certaine que le ministre s'intéresse à ce que fait le comité. Le ministre est-il en mesure de donner suite immédiatement à cette recommandation? Si ce n'est pas le cas, ne pouvons-nous pas attendre quelques jours pour inclure cette recommandation dans notre rapport?

•(1255)

**Le président:** Il ne nous reste qu'environ trois ou quatre minutes. Un comité doit siéger dans cette salle à 13 heures. Soit je mets la motion aux voix — et il y a cependant plusieurs autres personnes qui voudraient intervenir —, soit nous poursuivons cette discussion à notre prochaine réunion, donc jeudi.

Le nom de cinq personnes figure sur ma liste. Tout ceux qui veulent intervenir ne pourront pas le faire avant que je ne lève la séance dans environ trois minutes.

Monsieur St. Amand, vous avez la parole.

**M. Lloyd St. Amand (Brant, Lib.):** J'en suis venu à faire confiance aux instincts de M. Trost, et en particulier à ses instincts initiaux. Je l'invite donc à agir avec la logique et l'intelligence qu'on lui connaît et à attendre jusqu'à jeudi pour proposer sa motion.

**Le président:** Madame DeBellefeuille.

[Français]

**Mme Claude DeBellefeuille:** Monsieur le président, j'ai été touchée par les propos de M. Comuzzi. J'ai senti que si on s'opposait à cette motion, ce serait comme si on n'était pas intéressé par le problème, par la situation dramatique que vit le secteur forestier.

Il est possible que je me trompe et que mes sentiments ne soient pas les bons. Toutefois, je tiens à rappeler que le Bloc québécois et l'ensemble des partis de l'opposition de la Chambre des communes ont proposé au gouvernement des solutions très concrètes pour venir rapidement en aide au secteur forestier. Les suggestions et les recommandations sont assez nombreuses sur les bureaux du premier ministre et du ministre.

Je comprends son intérêt pour une table ronde. Au Québec, il y a eu une table ronde et le Sommet de la forêt. Le ministre des Ressources naturelles et de la Faune de Québec a déposé un livre vert sur la question. Les difficultés du secteur forestier sont d'un grand intérêt pour le Bloc québécois. Je crois que c'est une bonne recommandation, et qu'elle peut s'inscrire dans le rapport.

Il ne faudrait pas prendre l'habitude de court-circuiter les rapports en déposant des motions qui s'inscrivent très bien à titre de recommandation dans un rapport dont on peut débattre. Si M. Trost est patient, d'ici à quelques jours, nous pourrions l'ajouter au rapport et nous mettre d'accord assez rapidement.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Boshcoff, vous avez la parole.

**M. Ken Boshcoff:** Je vous en remercie, monsieur le président.

Puisque la motion est maintenue, je propose un amendement. Je propose que le comité permanent inclue dans son rapport au Parlement une recommandation prioritaire à savoir que le premier ministre réunisse un sommet national sur la crise qui sévit dans l'industrie forestière. Ainsi, nous avons l'assurance que cette recommandation figurera dans le rapport. Les préoccupations de tous les partis seront prises en compte et il y aura intervention au plus haut niveau.

Merci.

**Le président:** Monsieur Boshcoff, je souhaiterais prendre connaissance du texte écrit, avec votre permission.

Je voudrais revoir la motion. Il me semble qu'il s'agit de plus qu'un amendement, qu'en fait c'est une nouvelle motion, si bien que je voudrais prendre connaissance du texte écrit avant de prendre une décision.

**M. Ken Boshcoff:** Je vais vous en fournir le texte, monsieur le président. Permettez-moi d'ajouter qu'il semble se dégager un consensus et qu'on souhaiterait qu'une recommandation demandant une table ronde ou un sommet national figure dans le rapport du comité permanent. Quant à savoir qui demandera qu'une telle chose se déroule, le ministre ou le premier ministre, nous semblons être en mesure d'en discuter ici aujourd'hui. Nous sommes nombreux à avoir eu l'impression qu'il a toujours été question d'un sommet au plus haut niveau réuni par le premier ministre. Je vais mettre mon amendement par écrit afin qu'il soit consigné au compte rendu.

Je crois savoir que l'ébauche sera prête demain.

•(1300)

**Le président:** Vous devriez recevoir l'ébauche du rapport jeudi matin.

**M. Ken Boshcoff:** Vous dites, jeudi matin?

**Le président:** Ce pourrait être mercredi soir ou jeudi matin car la traduction n'est pas terminée et cela nous retarde un peu.

**M. Ken Boshcoff:** Dans ces conditions, puisqu'il s'agit d'une question d'heures, je ne vais pas présenter mon amendement et l'ébauche du rapport pourra être modifiée en conséquence, monsieur le président.

**Le président:** Cependant, jeudi, il nous faudra commencer par traiter de cette motion. Nous allons continuer.

Nous allons nous en tenir là car nous n'avons plus de temps. Nous continuerons là-dessus jeudi et, puisque nous aurons l'ébauche du rapport, espérons que nous pourrons décider alors du sort de cette motion.

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.**