



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 003 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 27 novembre 2007

—
Président

M. Mervin Tweed

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

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

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 27 novembre 2007

•(0905)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Soyez tous les bienvenus à la troisième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du lundi 29 octobre 2007, nous étudions le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire).

Aujourd'hui, nous accueillons comme témoins, de l'Association des chemins de fer du Canada, M. Cliff Mackay, du Chemin de fer Canadien Pacifique, M. Marc Shannon, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, M. Jean Patenaude, et du Ottawa Central Railway, M. James Allen.

Si j'ai bien compris, c'est M. Mackay qui fera l'exposé. Nous avons réservé dix minutes à cette fin. Je n'ai rien contre l'idée de partager le temps alloué avec un autre témoin, après quoi nous passerons à la période de questions.

Monsieur Mackay, vous avez la parole.

M. Cliff Mackay (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada): Merci, monsieur le président.

J'ai l'intention d'absorber la plus grande partie du temps alloué, après quoi je demanderai à mon collègue, M. Patenaude, d'ajouter quelques mots.

L'Association des chemins de fer du Canada, comme bon nombre de vous le savent, représente une soixantaine de membres, soit pratiquement tous les chemins de fer en activité au Canada. Ce sont, notamment, les chemins de fer marchandises de catégorie 1, les chemins de fer régionaux et sur courte distance, les fournisseurs de service voyageur intervilles et de trains de banlieue et les exploitants de l'industrie ferroviaire touristique. C'est donc avec beaucoup de plaisir que je suis venu ici aujourd'hui vous parler, en leur nom, du projet de loi C-8.

Simplement pour situer quelque peu la question dans son contexte, le réseau des transports du Canada a beaucoup changé depuis dix, quinze ou vingt ans. Actuellement, il n'y a plus de capacité excédentaire dans l'infrastructure des transports du Canada. Notre réseau de transport arrive à répondre à la demande actuelle, mais tout le monde sait qu'il ne pourrait pas satisfaire à la croissance anticipée du trafic, particulièrement à la hausse du nombre de conteneurs intermodaux circulant dans nos ports de la côte ouest en raison de la croissance du marché asiatique.

Le gouvernement fédéral a pris acte du problème causé par le commerce intensifié dans le secteur des transports. Il a donc mis en oeuvre l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et a doté le Canada du Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques. De plus, il a récemment annoncé la mise en place de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec et la porte d'entrée de l'Atlantique.

Toutes ces initiatives sont financées à même le Fonds Chantiers Canada.

Pour leur part, les chemins de fer marchandises de catégorie 1 ont évalué qu'ils devaient investir deux milliards de dollars au moins dans l'infrastructure et le matériel roulant au cours des dix ou vingt prochaines années simplement pour répondre à la demande sur la côte ouest. Comme tel, il est impératif que les chemins de fer disposent d'une certaine certitude au niveau de la réglementation et qu'on leur donne la capacité d'attirer les investissements requis pour avoir l'infrastructure qui permettra à notre économie de croître.

L'époque où l'on comptait sur la capacité excédentaire pour répondre à la hausse du volume de trafic est révolue. En définitive, la mise en oeuvre de règlements visant à régler les problèmes d'hier ne permettrait pas aux chemins de fer canadiens de relever les défis de l'avenir.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais aborder maintenant la question de la déréglementation. La déréglementation s'est avérée un succès retentissant. Elle a débuté par la réforme imposée par la loi de 1987 qui a permis aux chemins de fer et à leurs clients de négocier des contrats confidentiels distincts et elle a été suivie de modifications à la Loi sur les transports en 1996. Mesurés en fonction des recettes par tonne-kilomètre, les tarifs de fret moyen ont diminué de 31 p. 100 en termes réels entre 1988 et 2006. Les expéditeurs peuvent donc acheminer de plus grandes quantités de marchandises à plus bas prix.

Il faudrait que je précise que, depuis la déréglementation, particulièrement depuis le milieu des années 1990, les chemins de fer ont engagé plus de quinze milliards de dollars dans l'amélioration de leurs réseaux. C'est le double du montant investi durant la même période, sous les régimes de réglementation des années 1970 et du début des années 1980. Au cours de la seule année qui vient, les chemins de fer investiront plus de deux milliards et demi de dollars dans leur infrastructure, ce qui représente un investissement de quelque 20 p. 100 de leurs revenus totaux.

Les chemins de fer, monsieur le président, font face à une vive concurrence, livrée non seulement par d'autres modes de transport comme le camion, mais également par d'autres chemins de fer. Le fait a été reconnu récemment par l'OCDE dans un rapport. Elle affirme que l'exemple le plus frappant de concurrence entre chemins de fer intégrés se trouve au Canada, où deux grands réseaux qui se chevauchent sont capables d'offrir toute une gamme de services de remplacement.

Les chemins de fer peuvent perdre des clients au profit de concurrents, et c'est ce qui arrive parfois. Ils doivent continuellement chercher à améliorer leurs services à la clientèle.

À titre d'exemple de quelques-unes des nouveautés que nous introduisons, les chemins de fer marchandises de catégorie 1 ont récemment développé, de concert avec des expéditeurs, un processus de règlement des différends commerciaux, le RDC pour les intimes. Le RDC est une option commerciale qui permet aux expéditeurs de régler les problèmes associés aux taux de transport des marchandises par voie ferrée, aux services et aux frais accessoires. Il leur épargne les processus beaucoup plus lourds et parfois coûteux offerts par le gouvernement en vertu de la LTC.

Malheureusement, les membres du Shippers Council of Canada n'ont pas officiellement adopté le RDC. D'après ce que nous avons compris, ils cherchent à élargir le processus de manière à ce qu'il s'applique aux États-Unis.

À notre avis, le RDC a été de toute évidence conçu pour régler des différends au Canada, dans le contexte réglementaire canadien, et celui des États-Unis est très différent. Nous espérons qu'à court terme, les expéditeurs se raviseront et reviendront à la table. Nous croyons que cette initiative est très avantageuse, pour eux comme pour nous.

● (0910)

Passons maintenant très brièvement au projet de loi C-8 comme tel. L'Association des chemins de fer du Canada sait que le gouvernement fédéral a déployé d'importants efforts, grâce à la consultation des expéditeurs et des chemins de fer, en vue de proposer un cadre législatif qui frappe un juste équilibre entre les intérêts des deux parties et elle lui en est reconnaissante. Le projet de loi C-8 est le fruit de ces efforts. Toutefois, l'ACFC persiste à croire que le projet de loi C-8 est inutile et elle ne peut y accorder son appui inconditionnel.

Cela étant dit, nous savons que plusieurs autres parties aimeraient beaucoup que le projet de loi soit adopté et, dans ce contexte, nous demandons au comité de tenir compte de nos préoccupations pendant ses délibérations.

Dans notre mémoire, qui est quelque peu plus long que mon exposé de ce matin, nous proposons de modifier trois articles de la Loi sur les transports au Canada — les articles 27, 120 et 169. C'est pourquoi nous soumettons les points suivants en espérant que vous en tiendrez compte lorsque vous ferez une étude fouillée du projet de loi.

L'article 1 du projet de loi C-8 propose l'abrogation du paragraphe 27(2) de la Loi sur les transports au Canada qui oblige l'Office à n'accorder un recours à un expéditeur que s'il estime que celui-ci subirait autrement un préjudice commercial important. Or, cette disposition est conforme aux principes commerciaux inscrits dans diverses dispositions de la loi et ordonne essentiellement au tribunal administratif chargé d'appliquer la loi de tenir compte de la réalité commerciale avant d'imposer une mesure réglementée. Au fil des ans, cette disposition n'a pas empêché les expéditeurs d'obtenir un redressement quand il le fallait, mais elle a rappelé aux parties et à l'organisme de réglementation que la réglementation ne doit pas remplacer les relations commerciales. L'ACFC recommande donc que le paragraphe 27(2) de la LTC soit conservé.

Notre deuxième point concerne l'article 3. Le projet de loi C-8 prévoit d'ajouter des recours dont les expéditeurs pourraient se prévaloir auprès de l'Office. L'objectif est d'offrir un recours au regard des frais spéciaux ou accessoires établis par les chemins de fer pour des services autres que les services de transport, notamment les surestaries, l'emmagasinage des wagons et les échanges de wagons d'usine. Il s'agit là de services qui ne sont pas associés à l'activité centrale, soit de transporter en réalité la marchandise. Le libellé de ce

recours dans le projet de loi est vague et pourrait être interprété de manière à l'appliquer aux frais accessoires et aux taux de transport. L'ACFC croit qu'il faudrait clarifier le libellé pour faire en sorte que la disposition s'applique uniquement aux frais associés à la prestation de services connexes.

Je devrais ajouter, monsieur le président, que nous avons cru comprendre qu'il y avait eu une consultation avec le gouvernement et les expéditeurs, et je crois que tous s'entendent pour dire qu'il convient d'éclaircir un peu cette partie de la loi.

Le troisième et dernier point concerne l'article 7. Le projet de loi C-8 propose d'élargir le recours de l'arbitrage de l'offre finale à des groupes d'expéditeurs. Tout d'abord, l'ACFC estime que l'arbitrage collectif est inutile, que le régime actuel fonctionne bien. Par ailleurs, l'ACFC estime que, si le comité décidait d'aller de l'avant avec l'arbitrage collectif, il faudrait qu'il s'applique également à tous ceux qui décident de participer au processus. Pour l'instant, la loi ne le précise pas.

En guise de conclusion, comme je le disais au début, l'époque où l'on utilisait la capacité existante du réseau ferroviaire canadien est révolue. L'infrastructure excédentaire n'existe plus. En tant qu'industrie, nous abordons cette nouvelle réalité en investissant dans l'infrastructure et le matériel roulant requis pour répondre à la hausse prévue du volume de trafic. Nous avons besoin de stabilité et de certitude, sur le plan de la réglementation, de manière à pouvoir assurer la durabilité financière à long terme de l'industrie. Il est recommandé à cette fin que les changements proposés au projet de loi C-8 soient mis en oeuvre par le comité pour mieux maintenir un climat favorable à l'investissement.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'avais à dire. Je cède maintenant la parole à M. Patenaude, qui a quelques mots à vous dire.

● (0915)

Le président: Quelques minutes seulement.

M. Jean Patenaude (avocat général adjoint, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Le CN est certes reconnaissant au comité de lui donner l'occasion de témoigner au sujet du projet de loi C-8. J'aimerais simplement vous parler d'une question qu'a soulevée le ministre Cannon lorsqu'il a comparu et à laquelle M. Mackay a fait allusion, soit le processus de règlement des différends commerciaux. Comme l'a mentionné le ministre, à l'été 2006, il a essentiellement lancé aux chemins de fer le défi de trouver une solution commerciale à des préoccupations qui avaient été exprimées par certains expéditeurs. Nous avons vivement appuyé cette façon de faire et, par conséquent, tant le CN que le CP ont travaillé très fort à élaborer un processus de règlement des différends commerciaux — le RDC —, parce que nous étions convaincus qu'il répondait aux besoins tant des expéditeurs que des chemins de fer.

Le RDC a représenté un nombre important de compromis faits par les chemins de fer, mais nous étions tout disposés à les faire pour obtenir un cadre réglementaire stable, essentiel si l'on veut que les chemins de fer continuent de réinvestir lourdement dans le réseau ferroviaire. Nous souhaitions également trouver un moyen de régler les litiges avec nos clients qui donne lieu à moins d'antagonisme. Le RDC a été conçu pour régler des différends liés au niveau des services, aux tarifs de transport et à l'application de droits aux services optionnels.

Nous avons donc proposé un processus en deux étapes conçu particulièrement pour dissiper les inquiétudes exprimées par les expéditeurs. Tout d'abord, ceux-ci ont déclaré que les chemins de fer ne sont pas à leur écoute et qu'il est difficile pour eux de trouver une personne d'autorité pour parler en leur nom lorsqu'il y a des problèmes. Nous avons accepté, à la demande des expéditeurs, de soumettre tout différend à une médiation obligatoire. Ainsi, une personne d'autorité serait à l'écoute des expéditeurs et les aiderait à trouver une solution.

De plus, si la médiation ne règle pas le problème, nous avons proposé qu'en plus des recours réglementaires actuels, les expéditeurs puissent également aller en arbitrage commercial exécutoire. Les expéditeurs avaient en effet mentionné qu'ils souhaitaient trouver des solutions commerciales à des problèmes qui sont en réalité de nature commerciale. Nous avons donc proposé l'arbitrage commercial exécutoire, un régime qui s'avère efficace dans la plupart des autres secteurs d'activité au Canada. Nous tenons à bien préciser que nous ne leur demandons pas de renoncer à leurs recours réglementaires. Nous avons présenté cette proposition à plusieurs expéditeurs et à leurs représentants, et elle a semblé vivement les intéresser.

Malheureusement, certains expéditeurs, par la voix de leur association, ont insisté, comme l'a dit M. Mackay, pour que le RDC s'applique aussi bien aux États-Unis qu'au Canada, ce à quoi nous ne pouvions souscrire. Les discussions ont échoué. Par contre, nous avons maintenu le RDC sous une forme contractuelle. Nous l'avons affiché sur notre site Web, et tous les clients qui souhaitent s'en prévaloir peuvent le consulter. Un grand nombre de clients nous ont dit que la formule leur plaît, mais qu'ils ne voient pas la nécessité de s'inscrire tout de suite puisque nos services ne leur posent pas de problème. Par contre, ils ont affirmé que, s'il y en avait plus tard, le RDC les intéresserait.

Il n'est pas étonnant, je suppose, que les associations d'expéditeurs ne se soient pas ruées sur le RDC. Elles savaient que, si le processus était un échec, le ministre déposerait un projet de loi, bien sûr, et c'est exactement ce qui s'est produit. Or, le projet de loi C-8 donne lieu à plusieurs préoccupations particulières, comme l'a expliqué M. Mackay, mais en bout de ligne, la principale est la tendance soutenue vers un rétablissement de la réglementation dans le secteur ferroviaire. M. Mackay a parlé de la déréglementation du transport ferroviaire au Canada et a dit que c'était un succès retentissant. Elle s'est traduite par beaucoup d'innovations et une efficacité accrue du réseau et de l'industrie ferroviaires à l'avantage de tous, y compris des expéditeurs. Elle a permis aux chemins de fer d'améliorer leurs services et l'utilisation de leurs immobilisations et, quelle que soit la mesure utilisée, les chemins de fer offrent un bien meilleur service qu'il y a dix ans. La durée du transport est plus courte et plus fiable, la vitesse des wagons est plus élevée en termes réels et les tarifs ont diminué.

Ces améliorations ont entraîné un rendement financier qui a permis aux chemins de fer de faire d'autres dépenses d'équipement dans le réseau ferroviaire. M. Mackay vous en a d'ailleurs parlé.

Toutefois, pour pouvoir investir, il faut avoir une certaine stabilité, et nous avons besoin d'un régime de réglementation qui nous permet de continuer de faire ce qu'il faut pour rendre le transport ferroviaire plus efficace. Nous craignons que le projet de loi à l'étude ne représente probablement un recul sur ce plan.

Les dispositions de l'arbitrage créent un autre processus antagoniste. En fait, il représente pour nous un autre ring où nous pourrions affronter les expéditeurs, alors qu'il faudrait qu'il existe un meilleur processus, comme la médiation et l'arbitrage. Un point important à noter, c'est que contrairement au recours collectif prévu dans la loi, rien n'oblige le groupe d'expéditeurs à prouver qu'il forme en fait un véritable groupe et, en réalité, la loi actuelle ne prévoit pas que la décision s'applique également à tous les membres du groupe.

● (0920)

Nous savons que les expéditeurs n'aiment pas payer des frais optionnels. Or, ceux-ci servent à injecter de l'efficacité et de la discipline dans le réseau. Les chemins de fer ne peuvent pas se payer le luxe de laisser les expéditeurs utiliser leurs gares et leurs équipements pour entreposer des stocks. De nombreux expéditeurs ont leur propre parc de wagons qu'ils laissent dans la gare de marchandises par manque d'espace. Tout cela crée de la congestion dans les gares et affecte l'efficacité du chemin de fer. Les gares de marchandises sont là pour trier les wagons, et la congestion coûte cher au CN, au réseau et, en bout de ligne, au client.

Nous ne contestons pas le droit des expéditeurs à l'arbitrage de l'offre finale. C'est un recours dont ils disposent déjà. Nous savons qu'un recours est nécessaire, mais le processus actuellement prévu nous cause bien des préoccupations.

Le président: Je vais vous arrêter ici, et peut-être que le reste de ce que vous avez à dire ressortira lors des questions posées par les membres du comité, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

M. Jean Patenaude: J'avais essentiellement terminé.

Je vous remercie beaucoup.

Le président: C'est nous qui vous remercions.

La parole va maintenant à M. Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci, monsieur le président, et je vous remercie également, messieurs, d'avoir pris la peine de venir témoigner ce matin.

Je sais que la question est épineuse pour bon nombre, particulièrement pour vous, parce qu'on vous a donné l'image d'un groupe dont il faut se méfier. Alors, pourquoi ne pas faire comme les autres et dire que c'est exactement ce que je pense.

Monsieur Patenaude, avant que nous entamions les échanges sur le fond du projet de loi C-8, pouvez-vous très brièvement me dire pour quelle raison la sécurité du réseau du CN fait constamment la manchette des journaux?

M. Jean Patenaude: Je suppose que tout incident mettant en cause le chemin de fer fait la une et...

L'hon. Joseph Volpe: Il n'est pas question du CP, mais bien du CN.

M. Jean Patenaude: C'est vrai. Cependant, le ministre avait demandé que soit examinée la Loi sur la sécurité ferroviaire et un comité avait été formé à cette fin. Nous avons abondamment participé à ces travaux. Je crois...

L'hon. Joseph Volpe: Vous lui avez interdit d'en publier les résultats.

M. Jean Patenaude: Je ne crois pas que le comité ait déposé son rapport.

L'hon. Joseph Volpe: Toutefois, ce n'est pas la première fois, loin de là, que la loi est examinée. On ne peut pas mettre deux ans à répondre à une question posée il y a deux ans et demi.

M. Jean Patenaude: J'ai compris de quoi il s'agit. Essentiellement, le CN n'a pas demandé que les résultats de l'étude ne soient pas rendus publics. Il a plutôt demandé que, si les résultats étaient publiés, le comité publie également la réponse du CN à ces résultats. C'est la seule requête que nous avons présentée au ministre.

L'hon. Joseph Volpe: D'accord. Vous pouvez comprendre, de par la réponse à cette question, pourquoi certains d'entre nous sont troublés par quelques-unes de vos positions.

Je tiens à être juste et équitable. J'ai sondé l'opinion du gouvernement albertain, et celui-ci se range du côté des expéditeurs. En fait, sur chaque question, pratiquement, on dit que vous n'êtes pas en position d'agir et qu'à cause de ce que vous appelez la déréglementation, le balancier est allé trop loin dans un sens, et il faut un retour en arrière pour parvenir à un équilibre.

D'après ce que j'ai lu dans votre mémoire, vous insistez sur deux choses. Vous dites que les expéditeurs ne seraient plus tenus de prouver qu'ils subiraient un préjudice commercial important avant d'obtenir des recours, alors que le gouvernement de l'Alberta affirme le contraire. Pourquoi celui-ci est-il en désaccord avec vous? Vous vous êtes pourtant consultés et vous lui avez présenté vos observations à Calgary et à Edmonton. Est-ce un problème de différences de vues ou quelqu'un a-t-il mis la main sur de fausses données et formule des recommandations par pur intérêt personnel et rien d'autre? Soit dit en passant, je ne connais pas les intérêts de l'Alberta, mis à part le fait qu'on dit que l'industrie du transport, particulièrement le transport ferroviaire, est essentielle à sa réussite économique. Cela me semble logique.

• (0925)

M. Cliff Mackay: Je crois comprendre, monsieur Volpe, que l'Alberta considère que la Loi renferme d'autres dispositions visant le préjudice commercial. Selon nous, cet article existe depuis de nombreuses années. Il n'est pas inhabituel de suivre un processus en deux étapes dans le cas d'un conflit. Premièrement, on détermine la validité du différend, et deuxièmement, on tente de trouver le recours qui convient. Cela dépend en partie du préjudice qui a été causé par quelqu'un qui n'a pas fait ce qu'il fallait. Notre position est très simple. Il s'agit d'une pratique courante qui fonctionne depuis longtemps à l'OTC. C'est logique que nous examinions la question sous un autre angle; toutefois, jusqu'ici, rien ne justifie que nous déviions de la pratique commerciale habituelle. Le seul argument que nous avons entendu jusqu'à présent, c'est qu'on le fera, mais au moyen d'une autre disposition législative. L'OTC devra encore déterminer si l'expéditeur subirait un préjudice commercial important avant de lui accorder un recours. Pourquoi réparer un instrument qui fonctionne bien? C'est vraiment le raisonnement que nous suivons.

L'hon. Joseph Volpe: Mais tout le monde, sans exception, est d'un autre avis, à part peut-être les compagnies de chemin de fer. Les gouvernements, les expéditeurs, les agriculteurs et d'autres nous ont tous dit, en privé, en public ou par écrit, que votre position était indéfendable.

M. Cliff Mackay: Évidemment, nous ne nous entendons pas. J'aimerais faire remarquer que la plupart des observations qui ont été faites relativement à cette question viennent soit des expéditeurs directement, soit de gens qui partagent un intérêt commun avec les

expéditeurs, pour quelque raison que ce soit. Si on n'a plus besoin de déterminer le risque de préjudice commercial, de toute évidence, cela fausse le processus en faveur des expéditeurs. Cela me semble évident, monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Beaucoup de choses me semblaient évidentes avant que je ne commence à parler à des gens en aparté. Ceux-ci ont présenté une position assez cohérente, qui semble irréfutable, de leur point de vue, puis le projet de loi C-58 a vu le jour.

J'ai interrogé le ministre, la semaine dernière, étant donné qu'il s'est exprimé de façon plutôt particulière... Quand un ministre dit qu'il est temps de rééquilibrer les choses, et en connaissant un peu la position du gouvernement — sans vouloir être partisan, je trouve qu'en général, ce gouvernement est beaucoup plus favorable à la déréglementation, idéologiquement parlant —, cela laisse supposer, même pour les plus cyniques, que certains des problèmes sont peut-être plus graves qu'on ne le pense.

M. Cliff Mackay: Tout ce que je peux dire, c'est que si vous vous regardez la situation de ces 10 ou 15 dernières années, que ce soit sur les plans des tarifs, du niveau de service, de la fluidité du réseau et de la capacité de celui-ci à répondre à la demande, vous constaterez qu'il y a eu une certaine évolution favorable, comme je l'ai indiqué dans ma déclaration liminaire.

Cela dit, sachez que beaucoup de gens, pour une raison ou une autre, ont leur histoire à raconter, que ce soit sur le niveau du service ou les tarifs. Au cours des dix dernières années, on a apporté des changements profonds à la gestion et à la prestation de services ferroviaires, non seulement au Canada, mais aussi dans toute l'Amérique du Nord. Nous sommes passés d'un réseau qui ne disposait pas d'horaires précis, et dont l'utilisation de la capacité était inefficace — et les taux le démontrent, si on se reporte dix ans en arrière —, à un réseau beaucoup plus efficace et fluide qui affiche une bien meilleure productivité.

On a assisté à d'importants changements; il n'y a aucun doute là-dessus. De l'avis des expéditeurs, certains étaient positifs, d'autres négatifs. À l'heure actuelle, de nombreux expéditeurs se plaignent du fait qu'ils ne veulent pas qu'on charge leurs wagons le week-end car ils doivent payer une fois et demie. Toutefois, s'ils ne le font pas, les compagnies de chemin de fer leur imputent des frais de stationnement car ils dépassent le délai prévu pour charger ou décharger leurs wagons. Cela fait partie des changements auxquels toute l'industrie nord-américaine a dû s'adapter. Sachez qu'un wagon stationné est un wagon de moins sur les rails. Si vous voulez bénéficier d'un réseau de transport efficace, vous devez être en mesure de régler ce genre de questions.

Il y a donc beaucoup de pressions, je suis désolé.

•(0930)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur Mackay. Je suis surpris. Je sens dans votre présentation une déception par rapport au projet de loi qui est déposé aujourd'hui.

Toutefois, si je me fie à la présentation que le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités nous a faite la semaine dernière, la situation que vous vivez aujourd'hui est connue depuis 2000-2001. D'après ce qu'il nous a dit au sujet de Transports Canada, il y a des discussions depuis ce temps sur ces questions. À l'été 2006, il vous avait demandé de vous entendre et d'en arriver à une solution commerciale pour ces conflits. Il nous a dit que, malheureusement, les deux camps n'avaient pas réussi à trouver un terrain d'entente.

Cela me consterne. Aujourd'hui, nous sommes obligés de discuter de ce projet de loi. Moi aussi, j'aurais préféré que vous vous entendiez sur une solution commerciale. C'était écrit dans le ciel que les expéditeurs trouveraient que vous profitez d'eux. C'était la réalité. Vous avez probablement raison de dire que la situation a changé et que vous n'avez pratiquement plus d'espace sur le réseau. Cela vous place en situation de monopole. De temps en temps, on a tendance à demander plus cher pour des choses qui ne le valent peut-être pas.

J'ai du mal à comprendre pourquoi vous n'avez pas saisi la main tendue du ministre et n'en êtes pas venu à une solution commerciale.

Expliquez-moi cela, monsieur Mackay.

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Vous avez raison. Nous sommes déçus du projet de loi, mais nous avons fait de notre mieux.

Mon collègue, M. Patenaude, a parlé du processus de règlement des différends commerciaux. C'est la plus grande chose que nous ayons accomplie, suite à la demande du ministre, pour trouver une approche commerciale visant à traiter ces questions au lieu d'opter pour une solution législative. Nous croyions avoir presque réussi. Malheureusement, à la fin des discussions, même si les expéditeurs étaient, en général, satisfaits de la mise en place du processus au Canada, certains tenaient mordicus à ce que nous nous engagions à appliquer exactement le même processus à nos activités aux États-Unis.

Cela nous pose un énorme problème. La réglementation est très différente aux États-Unis. On ne fait pas les affaires de la même façon. C'est beaucoup plus compliqué et conflictuel qu'au Canada, et franchement, les conséquences de la mise en place d'un tel processus aux États-Unis étaient considérables, non seulement pour le CN et le CP, mais aussi pour beaucoup d'autres compagnies de chemin de fer et arrangements commerciaux qui existent au sud de la frontière.

Nous n'avons pas dit que nous ne le ferions jamais, mais que nous préférierions d'abord nous concentrer sur le processus au Canada, puis voir si cela vaut la peine d'être reproduit chez nos voisins du Sud.

C'est une pilule trop grosse à avaler, avant même de savoir ce qui se passe avec le réseau américain. Si vous examinez la situation de près, vous sauriez qu'il y a de nouveaux conflits et litiges en cours au Congrès et ailleurs au sud de la frontière. L'environnement américain est très compliqué et complexe en ce moment. Nous ne pouvons pas

accéder à la demande des expéditeurs à cet égard; c'est la goutte qui fait déborder le vase.

Cependant, comme je l'ai dit, nous serions prêts à reprendre le processus. Je pense que c'est la chose à faire.

M. Marc Shannon (conseiller juridique principal, Services juridiques, Chemin de fer Canadien Pacifique): Pourrais-je ajouter quelque chose?

Je pense que M. Mackay l'a très bien expliqué, et comme M. Patenaude l'a dit, les expéditeurs peuvent toujours recourir au processus de règlement des différends commerciaux, qui a fait l'objet de discussions et de négociations avec eux. C'est un mécanisme que les deux compagnies de chemin de fer offrent sur leur site Web. Tout le monde peut s'en prévaloir. Comme M. Mackay l'a dit précédemment, et permettez-moi d'insister là-dessus, si les deux parties ne sont pas arrivées à un consensus et à une entente finale, c'est parce que les compagnies de chemin de fer n'étaient pas prêtes à étendre le processus au-delà de la frontière avec les États-Unis.

•(0935)

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Shannon, mon collègue a justement demandé au représentant du ministère s'il y avait eu moins de différends entre les transporteurs et vous depuis que les projets de loi C-58 et C-8 étaient soumis à nos discussions. On nous a dit que non, qu'il y avait autant de différends et de situations non réglées.

Cela veut dire que, même s'il y a un projet de loi, vous ne réussissez pas à vous entendre, même à l'amiable, sur des causes indépendantes. C'était le sujet de notre question. Y a-t-il moins de litiges portés en arbitrage? Non, il y en a autant.

Le fait qu'un projet de loi soit sur la table ne vous empêche pas de conserver votre monopole. C'est difficile pour nous de vous croire. Vous dites que cet après-midi, il y aura une réunion pour essayer de régler le différend. Mais il est minuit et cinq. Il est trop tard. Nous allons adopter le projet de loi. Votre monopole et votre vision à court terme des profits vont faire que vous devrez vivre avec ce projet de loi.

Dans le passé, je ne vous ai pas vu essayer de vous entendre avec votre clientèle de façon ouverte.

Les produits de nos régions doivent être livrés. Nous voulons éviter la situation contraire. Au cours des deux ou trois dernières années, nous n'avons pas senti, de votre part, la volonté de régler les différends de façon plus rapide. Transports Canada nous a dit que cela s'était maintenu, mais qu'il n'y a pas eu d'évolution. Vous n'avez pas tenté de régler les différends le plus vite possible. Au contraire, vous avez campé sur vos oppositions. Aujourd'hui, il nous est difficile de vous croire.

[Traduction]

M. Marc Shannon: Sauf le respect que je vous dois, la situation n'est pas telle que vous la décrivez, encore moins en ce qui concerne le Canadien Pacifique. Nous réglons à l'amiable la grande majorité de nos différends avec les expéditeurs. Nous recevons très peu de plaintes commerciales, et nous réglons la plupart d'entre elles sans avoir recours au mécanisme de règlement des différends.

Je ne crois pas que ce projet de loi permettra de régler les conflits et les problèmes réels, du moins pour ce qui est du CP. Il permettra certes d'atténuer les pressions exercées par certains groupes, mais de toute façon, je ne pense pas qu'il y ait un grand nombre de conflits avec le CP.

Je pourrais peut-être citer un économiste avec qui je me suis entretenu récemment. S'il est vrai que le CP détient le monopole, nous sommes un monopoleur extrêmement inefficace puisque nous n'en touchons simplement pas les bénéfices.

Le président: Monsieur Massé.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, de votre comparution aujourd'hui.

J'examine les amendements que vous proposez, mais je dois revenir en arrière. Si je retourne dans ma circonscription et que je parle... Il n'y a aucune autre industrie aussi universellement méprisée que l'industrie ferroviaire. C'est un fait. Je ne veux pas viser toutes les compagnies de chemin de fer. Le CP et le CN passent par mon quartier.

Quand ce ne sont pas les gens qui vivent près des voies ferrées qui se plaignent du vrombissement des trains qui tournent au ralenti pendant des heures et qu'il n'y a aucun moyen de les arrêter ou de les éloigner des habitations, ce sont les expéditeurs qui se plaignent. S'ils ne s'en plaignent pas à vous directement, c'est peut-être parce qu'ils sont intimidés et craignent de ne plus pouvoir expédier leurs marchandises par la suite. Il y a des déraillements — toute une série de problèmes — et honnêtement, c'est une situation assez désolante.

Il pourrait y avoir une grande conspiration canadienne destinée à maintenir les compagnies de chemin de fer dans le mépris.

Je ne vais pas seulement vous donner la possibilité de répondre... Vous avez entendu tous les groupes et les organisations exprimer leurs préoccupations et dire qu'ils voulaient un nouveau processus. Nous avons examiné de nombreuses mesures législatives. Maintenant, cela se résume au projet de loi C-8.

Tout d'abord, en quoi les amendements que vous proposez permettraient-ils d'être plus juste à votre égard?

Ensuite, si vos amendements sont adoptés, quelle en sera l'incidence sur la productivité au Canada? Cela permettra-t-il d'améliorer l'ensemble des activités? Il est évident que vous devez mener une campagne de relations publiques d'une toute autre façon. Si vous n'en avez pas suffisamment entendu aujourd'hui et que rien ne change, attendez-vous à ce que ce ne soit pas terminé.

Que diriez-vous à ceux qui s'opposent à vos amendements, et comment, à votre avis — et j'aimerais vous l'entendre dire —, ceux-ci profiteraient-ils aux expéditeurs et à tous ceux que vous desservez?

• (0940)

M. Cliff Mackay: Permettez-moi de l'expliquer.

En ce qui concerne le préjudice commercial, je vous ai déjà fait valoir notre point de vue. Lorsqu'il y a un conflit, nous considérons tout simplement qu'il est approprié de déterminer le mécanisme de

règlement qui convient et de se pencher, évidemment, sur le préjudice commercial en jeu. Cela nous semble aller de soi.

D'une manière ou d'une autre, nous devons mettre en place un processus, alors pourquoi ne pas l'inclure dans la loi, le définir clairement et en finir une bonne fois pour toutes? Il faut tout simplement s'assurer d'avoir un réseau qui fonctionne bien.

Pour ce qui est des services connexes, la plupart des gens s'entendent pour dire qu'il faut faire une distinction entre les frais accessoires et les taux de transport. Il faut dissiper toute confusion, clarifier le libellé; c'est dans le meilleur intérêt de tous.

M. Brian Masse: À ce sujet, préféreriez-vous qu'on s'en remette à ceux qui feront les règlements ou qu'on vous fixe des exigences précises?

M. Cliff Mackay: Nous préférerions que ce soit réglé en comité, par l'adoption d'un amendement. Nous pensons qu'il y a un fort consensus sur cette question. C'est le genre de directives qui doit venir des législateurs, et non pas être laissé à la discrétion des autorités chargées de la réglementation.

Troisièmement, j'ai parlé de l'arbitrage collectif. Encore une fois, cela n'a pas une grande incidence sur la productivité du réseau, mais si on élargit le recours à l'arbitrage à des groupes d'expéditeurs, pour l'amour du ciel, il faut s'assurer que cela fonctionne bien.

Quand nous avons examiné le projet de loi, nous étions d'avis qu'il ne définissait pas les critères de base pour déterminer qui devrait se regrouper. C'est pourquoi nous proposons que cette question, à savoir que le groupe devrait avoir les mêmes intérêts, guide les organismes de réglementation et les gens qui fixeront les règlements précis. Voilà ce que nous proposons.

Comme je l'ai déjà dit, si cette mesure législative nous préoccupe tant — et nous savons qu'il y a un conflit à ce chapitre —, c'est parce que nous sommes d'avis que le réseau actuel ne fonctionne pas trop mal. Nous estimons que nous améliorons continuellement notre service. Mais nous comprenons et respectons ce que vous dites.

Cela dit, sur le plan de l'intérêt public, ce qui est le plus important pour nous tous, c'est de nous assurer d'avoir un climat d'investissement favorable, de sorte que nous pourrions faire tous les investissements nécessaires pour satisfaire à la demande, parce que celle-ci est grandissante et l'époque où l'on comptait sur la capacité excédentaire est révolue. Nous craignons que si vous faites pencher la balance de l'autre côté et que vous créez une certaine incertitude quant aux tarifs ou aux services, cela aura une incidence sur le climat d'investissement, et c'est ce qui nous inquiète le plus.

M. Brian Masse: Je suis content que vous ayez mentionné la capacité excédentaire, parce que l'une des choses les plus intéressantes que vous ayez dites, c'est que la redondance n'était pas nécessaire dans le système d'identification. Je dirais que dans tout réseau de transport — nous l'avons vu à la frontière Windsor-Détroit, à première vue, nous n'avons pas cette redondance —, cela rend les passagers et les marchandises vulnérables.

Le ministre entreprendra son étude dans 30 jours. Qu'avez-vous à proposer? J'aimerais connaître l'avis de vos organisations, surtout concernant les mesures qui devraient être prises au chapitre de la capacité excédentaire.

Si on n'a pas la capacité, dans un sens, c'est probablement que la déréglementation a été un échec, car on n'a pas suffisamment investi dans les infrastructures pour éviter d'être tributaires de quelques endroits et de se retrouver, encore une fois, avec un réseau défaillant.

M. Cliff Mackay: Permettez-moi d'abord de répondre à votre commentaire sur la déréglementation. S'il n'y avait pas eu de déréglementation, nous serions confrontés à une très grave crise aujourd'hui. Depuis la déréglementation, nous avons investi deux fois plus que nous l'avions jamais fait auparavant.

Avant la déréglementation, il était tout simplement insensé sur le plan des affaires d'investir parce qu'il était impossible d'obtenir un rendement raisonnable sur le capital investi. Donc, la déréglementation a eu notamment l'avantage de favoriser un climat propice à l'investissement, ce qui a donné lieu à des investissements massifs, particulièrement au cours des dix dernières années. Jamais nous n'avons observé, avant la déréglementation, de tels niveaux d'investissement.

Pour répondre à votre question, je dirais que la capacité est un problème important et persistant. Nous disposons de deux options pour accroître la capacité. Dans les Maritimes, des possibilités existent du côté des ports et des chemins de fer. Sur la côte ouest, l'ouverture du port de Prince Rupert a permis d'augmenter la capacité.

Je le répète, la capacité ne dépend pas simplement du secteur ferroviaire, mais bien de l'ensemble du système. Tout doit bien fonctionner: les ports, les terminaux, les chemins de fer et l'industrie du transport routier. Il ne faut pas oublier non plus les frontières. Tout cela doit bien fonctionner. Si ce n'est pas le cas, c'est là que les problèmes commencent.

Les améliorations au chapitre de la productivité qu'on a observées ces 10 dernières années ont donné lieu à une réduction des taux et je dois dire honnêtement à des produits de meilleure qualité. Par conséquent, cela signifie que le système doit fonctionner de manière à ce qu'on obtienne les rendements sur les investissements qui sont nécessaires pour attirer des capitaux. Il s'agit donc d'un enjeu constant. Cela ne fait aucun doute.

• (0945)

M. Brian Masse: Je voudrais seulement savoir si j'ai bien compris. Vous affirmez qu'il n'y a plus de capacité excédentaire, mais vous dites aussi que la majeure partie du problème n'est pas le volume en soi mais plutôt les mécanismes — que ce soit les ports, les terminaux, etc.

M. Cliff Mackay: Tout dépend de ce qu'on examine au sein du système. Si on prend par exemple la côte ouest, certains des principaux problèmes qui existent là-bas concernent les relations entre les différents acteurs — les autorités portuaires, les compagnies de transport maritime, les terminaux, nous-mêmes et les camionneurs — et le défi consiste à faire en sorte qu'ils fonctionnent tous efficacement.

Il y a eu beaucoup d'améliorations à ce chapitre. L'une des plus importantes a été l'entente conclue entre le CN et le CP, qui, en prévoyant le partage des lignes, nous a permis d'accroître notre efficacité beaucoup plus que nous n'avons jamais été en mesure de le faire. Voilà un exemple.

En outre, et je sais que vous le savez très bien, le passage de la frontière est un élément d'importance primordiale. Dans notre cas, Dieu merci, les passages à la frontière se font assez bien. Tous les jours, des trains équivalant à une distance de plus de 100 milles traversent la frontière.

M. Brian Masse: Enfin, très rapidement, pouvez-vous me dire si les carrefours à niveaux entraînent d'importants avantages?

M. Cliff Mackay: Tout à fait. En plus de régler certains problèmes, on en tire d'énormes avantages sur le plan des rapports avec la collectivité.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à vous messieurs.

Ce projet de loi n'est pas une surprise pour vous. C'est la troisième ou la quatrième version qui est présentée. Je crois que nous avons atteint le stade où nous sommes pratiquement prêts à adopter cette mesure.

Je parle du point de vue d'une personne de la côte ouest, à l'instar de M. Bell, qui lui vient de North Vancouver, qui possède un important secteur riverain.

Je suis originaire de Vancouver et j'habite maintenant à Abbotsford, qui est la localité où se trouve la plus grande collectivité agricole de la Colombie-Britannique. C'est là que les revenus agricoles sont les plus importants dans la province. Je le répète, pour cette collectivité, le service ferroviaire revêt une importance critique.

Je présume que la plupart d'entre vous avez eu l'occasion d'examiner le rapport préparé par Seaport Consultants. Il contient les résultats d'une étude commandée par la B.C. Wharf Operators' Association et un certain nombre d'autres organismes. Il s'intitule 2005 Study of Rail Service and Capacity Issues in the Lower Mainland.

M. Cliff Mackay: J'en ai peut-être pris connaissance, mais je dois vous dire que je ne m'en souviens pas à cet instant.

M. Ed Fast: Nous avons eu l'occasion de l'examiner, et j'aimerais lire aux fins du compte rendu certaines des conclusions énoncées dans le rapport.

Premièrement, il y est écrit que le service ferroviaire, du point de vue des exploitants de terminaux, est assez déficient dans la région de Vancouver. Je ne peux penser à un autre terme que « lamentable » pour décrire la situation.

On dit aussi qu'il existe des preuves solides qui démontrent que le niveau de service dont bénéficient les exploitants de terminaux s'est détérioré ces dernières années et que la Loi sur les transports au Canada comporte une définition trop sommaire du terme « niveau de service ». Il est écrit ensuite que les exploitants de terminaux souhaitent des modifications à la loi de sorte qu'ils puissent mener leurs affaires en pouvant compter sur une relation solide avec les compagnies de chemin de fer.

Voilà en quelque sorte quel est le contexte.

Je vais maintenant passer à une question qui a été mal interprétée je crois. Premièrement, dans les conclusions du rapport, on fait référence au fait qu'un certain nombre d'exploitants de terminaux ont essayé de quantifier les pertes qu'ils ont subies. Peu d'entre eux ont été en mesure de le faire, et ceux-là ont déterminé que leurs pertes annuelles s'élevaient à 20 millions de dollars.

Par la suite, on conclut que les compagnies de chemin de fer ont imposé ces coûts aux exploitants de terminaux en vue d'améliorer l'utilisation de l'actif ferroviaire et le rendement financier — c'est-à-dire les profits. Je dois dire très honnêtement que je n'ai rien du tout contre le fait que les entreprises privées fassent des profits, même quand il s'agit de profits importants. Mais j'estime qu'elles ont également la responsabilité sociale de réinvestir, ce que vous avez fait j'en suis certain. En effet, M. Mackay a souligné que depuis la déréglementation, les investissements ont doublé.

Enfin, il est précisé que la position dans le marché est dominante — je crois qu'on veut dire qu'il existe un quasi-monopole dans bien des régions du pays — et que les rapports commerciaux entre les compagnies de chemin de fer et d'autres secteurs du transport qui font partie de la chaîne ne sont pas équilibrés. Bien entendu, c'est là que l'arbitrage de l'offre finale entre en jeu. C'est un processus auquel les expéditeurs tiennent énormément. Il vise à uniformiser les règles du jeu. Lorsqu'un expéditeur indépendant a un différend avec une compagnie comme le CN, qui a fait 2,2 milliards de dollars en 2006 seulement, les règles du jeu dans ce cas-là ne sont pas uniformes. Avoir recours à des mécanismes habituels de règlement des différends commerciaux est irréaliste.

Est-ce que les représentants du CN et du CP peuvent me dire si leurs compagnies ont déjà proposé l'arbitrage de l'offre finale aux expéditeurs? Ce processus a-t-il déjà fait partie des suggestions que vous avez faites parce que vous le trouviez acceptable?

● (0950)

M. Marc Shannon: L'arbitrage de l'offre finale existe depuis de nombreuses années et certains différends y ont été soumis. En général, plutôt que de proposer l'arbitrage de l'offre finale, qui, selon nous, ne constitue pas une approche véritablement satisfaisante, nous avons plutôt suggéré la médiation suivie d'un processus d'arbitrage normal, si nécessaire.

M. Ed Fast: La médiation, bien entendu, n'offre aucune garantie.

M. Marc Shannon: Non, c'est vrai.

M. Ed Fast: L'arbitrage commercial peut offrir des garanties, mais il demeure que les règles du jeu sont encore très peu uniformes, car les grandes compagnies de chemin de fer disposent de beaucoup de ressources financières par rapport aux petits expéditeurs.

M. Marc Shannon: Les cas qui ont fait l'objet d'un arbitrage de l'offre finale concernaient des expéditeurs qui étaient de très loin supérieurs au Canadien pacifique en termes de taille, d'actifs, de revenus annuels et de profits.

M. Ed Fast: Mais certains d'entre eux sont de très petits expéditeurs, n'est-ce pas? Vous avez eu des différends avec ceux-là également.

M. Cliff Mackay: Oui. La question de l'équilibre en ce qui concerne les petits expéditeurs est une question d'intérêt public légitime. Nous n'avons jamais dit le contraire. Mais on ne peut pas dire que nous faisons affaire avec des entreprises de petite taille et désavantagées... nous faisons des affaires avec certaines des plus grandes sociétés au monde. Wal-Mart peut très bien défendre ses intérêts, si vous voulez mon avis, tout comme Dow Chemical.

M. Ed Fast: Les petites entreprises ne peuvent pas, et ce sont elles qui ont formulé d'importantes plaintes.

M. Cliff Mackay: C'est pourquoi nous n'avons jamais dit que le besoin n'existait pas. Nous avons toujours jugé qu'il fallait intervenir le moins possible sur le marché.

Je veux brièvement répondre à la question du monopole.

M. Ed Fast: Auparavant, je veux poser ma question à M. Patenaude également.

M. Cliff Mackay: Certainement.

M. Jean Patenaude: Nous sommes dans la même situation, et c'est pourquoi nous préconisons la médiation. C'est une approche non conflictuelle, et nous avons d'ailleurs participé à un certain nombre de médiations. Je suis très heureux de pouvoir affirmer que dans toutes celles auxquelles j'ai pris part personnellement, les problèmes ont été réglés. En médiation, on veille normalement à faire en sorte que la solution ne désavantage aucune des parties. Tout le monde en ressort satisfait.

C'est pourquoi nous proposons toujours aux expéditeurs de discuter d'abord; donc, de commencer par la médiation. Nous savons que cela ne réussit pas toujours, alors nous avons recours à l'arbitrage commercial. Nous avons signé des contrats avec de nombreux expéditeurs au Canada qui prévoient des dispositions relatives à l'arbitrage commercial. Nous avons recours à ces dispositions. Nous croyons que l'arbitrage commercial constitue une meilleure approche que l'arbitrage de l'offre finale, qui donne toujours un gagnant et un perdant.

● (0955)

M. Ed Fast: Pour les petits expéditeurs dont les ressources financières sont restreintes, l'arbitrage commercial peut se révéler extrêmement coûteux. C'est pourquoi ils ne sont pas satisfaits de la situation actuelle.

Pendant environ six ans, vous avez eu l'occasion d'essayer de résoudre le problème, mais vous dites que la médiation fonctionne bien pour vous. Les résultats de cette étude et de nos consultations auprès de l'industrie du transport maritime indiquent que la médiation n'est peut-être pas la meilleure solution, contrairement à ce que vous prétendez.

Le président: Votre temps est écoulé; je suis désolé.

Quelqu'un veut-il commenter les propos de M. Fast? Si non, je vais donner la parole à M. Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

En premier lieu, permettez-moi de dire que je comprends tout à fait le rôle que les compagnies de chemin de fer jouent dans l'économie canadienne. J'ai déjà déclaré qu'elles étaient l'épine dorsale de notre économie.

Comme vous le savez, l'initiative relative à la porte d'entrée a été mise sur pied par le précédent gouvernement libéral, qui a su reconnaître le potentiel de croissance sur la côte du Pacifique, au profit non seulement de l'Ouest du Canada, mais de l'ensemble du pays, et la possibilité qu'ont les compagnies de chemin de fer de devenir les principaux transporteurs de marchandises à partir des ports jusque dans d'autres régions du Canada et également aux États-Unis.

Par exemple, en expédiant des marchandises aux ports de Prince Rupert et de Vancouver, cela donne l'avantage d'économiser entre une journée et demie et deux jours sur la durée du transport maritime depuis Shanghai, un des principaux ports d'Asie. La seule façon de pouvoir conserver cet avantage et d'acheminer les marchandises dans le centre du Canada ou le Midwest américain est de veiller à l'efficacité du réseau ferroviaire.

Monsieur MacKay, vous avez parlé des investissements effectués par les compagnies de chemin de fer. Le gouvernement du Canada, grâce à l'engagement pris par l'ancien gouvernement, que l'actuel parti au pouvoir a maintenu, a investi dans le port de Prince Rupert. Ce ne sont donc pas seulement les compagnies de chemin de fer qui ont effectué des investissements. Les retombées économiques ont été reconnues. D'ailleurs, on s'attend à ce que d'ici 2020, le nombre de conteneurs arrivant dans les ports de la Colombie-Britannique augmente de 300 p. 100. Nous savons que la façon dont les chemins de fer fonctionnent doit être améliorée, tant sur le plan de la capacité que de l'efficacité. Il faut donc qu'il y ait des investissements, qui permettront en retour d'accroître les profits.

Ce qui me préoccupe, ce sont les problèmes soulevés par mon collègue, M. Volpe, au sujet de la sécurité, particulièrement en ce qui concerne le CN. Le comité ainsi que le groupe formé de ministres se penchent d'ailleurs là-dessus. Nous sommes préoccupés par l'efficacité et la continuité, si je puis dire, des services. Les déraillements peuvent miner la confiance des expéditeurs d'outre-mer et leur capacité de tirer profit de cette économie d'une journée et demie à deux jours que permet l'expédition vers nos ports. Si les déraillements continuent de se produire aussi fréquemment qu'ils semblent avoir lieu, cela aura tendance à ébranler la confiance. Je voulais seulement faire valoir ce point.

Plus précisément, il y a deux aspects qui m'intéressent.

Premièrement, il y a le problème soulevé par la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique et celle du Canada au sujet des expéditions vers les terminaux céréaliers. Je crois que le problème tient à l'échange des wagons à Vancouver. Je crois qu'on veille à régler ce problème, qui a suscité une grande préoccupation.

Deuxièmement, il y a la question... Je crois que vous avez laissé entendre que c'était à cause des expéditeurs essentiellement que les discussions au sujet du RDC ne progressaient pas. L'autre jour, le ministre a indiqué, dans son exposé, que les deux parties avaient malheureusement été incapables de s'entendre. Ce que nous ont affirmé les expéditeurs, c'est que les frais juridiques à assumer pour régler un différend en vertu du RDC s'élèvent à environ 100 000 \$. On ne parle ici que des frais juridiques.

Ce qui m'inquiète, c'est que nous avons parlé... M. Fast a fait référence à la taille. On a l'impression qu'il y a une forme d'intimidation en ce sens qu'en raison du quasi-monopole qui existe, les compagnies de chemin de fer, étant donné leur taille, ont pu malmener, si je puis m'exprimer ainsi, certains expéditeurs. Je crois que c'est ce qui justifie la raison d'être de certaines dispositions proposées dans le projet de loi C-8. Elles visent à uniformiser les règles du jeu.

Vous avez dit que l'arbitrage collectif doit bien fonctionner et qu'il faut qu'il s'applique également à tous. Je dirais qu'il doit aussi être juste. Les témoins que nous avons entendus ont en effet déclaré que le système devait s'appliquer à toutes les parties, à l'instar de la décision rendue. Mais il n'est pas nécessairement réaliste de penser que les problèmes entraînent les mêmes conséquences pour tous, car cela dépend du service ferroviaire dont ils bénéficient. Mais il se peut qu'ils aient une préoccupation en commun, et en se regroupant,

ils peuvent collectivement parvenir à disposer des mêmes moyens financiers que les compagnies de chemin de fer.

• (1000)

J'aimerais avoir votre opinion là-dessus.

M. Marc Shannon: Je me permets de me prononcer sur ce dernier point, car je comprends parfaitement ce dont vous parlez. Je ferai deux remarques à ce sujet.

D'abord, la législation prévoit actuellement une disposition relative à un arbitrage accéléré, qui serait à moindre coût et qui vise les réclamations pour de petits montants. Nous avons recouru à ces arbitrages. Ils sont assortis d'un délai de 30 jours et demandent nécessairement une affectation de ressources moins importante de la part des deux parties. C'était seulement une remarque d'ordre général.

Mon autre remarque concernant l'arbitrage collectif, c'est que j'ai entendu dire à quelques reprises que cette disposition ne devrait pas nous prendre au dépourvu, étant donné qu'elle est là depuis un bout de temps, ce qui est exact. Mais à l'origine, quand le projet de loi a été présenté, il renfermait une disposition stipulant que la réparation demandée par l'expéditeur — qui fixe les règles de base de n'importe quel arbitrage — devrait s'appliquer également à tous. Ainsi, si des expéditeurs se réunissent et déterminent qu'ils ont un problème commun et doivent obtenir réparation, selon le libellé original, cette réparation doit s'appliquer également à tous, qu'il s'agisse de cents par tonne-mille ou d'une autre question. Nous disons que cette disposition a maintenant été retirée, et que nous aimerions qu'on établisse clairement, comme c'était le cas auparavant, qu'il ne s'agira pas de 20 arbitrages simultanés, mais bien d'un seul.

M. Don Bell: Monsieur Shannon...

Le président: Je suis désolé, les sept minutes sont écoulées.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, messieurs. Vous êtes sûrement convaincus que notre rôle est d'essayer de faire fonctionner l'économie et d'équilibrer les forces entre les différentes parties. C'est pour cela que nous étudions le projet de loi actuel.

Ce qui m'a frappé dans votre présentation, monsieur Mackay, c'est la figure 1, qui nous donne de bonnes indications sur les tarifs de transport qui sont assez stables. Il y a même eu une légère diminution. Le volume a augmenté légèrement, ainsi que la productivité des travailleurs. C'est positif, mais je me demande comment il se fait que le volume soit resté stable alors que, dans un monde compétitif, les frais n'ont pas augmenté. Comment expliquez-vous que le volume soit aussi stable et qu'il n'ait pas augmenté? Est-ce une question de concurrence, ou de mauvaise organisation du transport ferroviaire?

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Au début de ce tableau, si vous comparez les données des années 1990 à la situation qui existe depuis 2000-2001 environ, vous verrez que les volumes sont assez stables, mais qu'ils ont commencé à augmenter ces quatre ou cinq dernières années. Dans les années 1990, deux problèmes étaient à l'oeuvre.

Premièrement, la compétitivité de l'industrie du camionnage était très robuste. Les prix de l'essence demeuraient assez bas et les problèmes d'engorgement des routes et de conflits de travail auxquels a été confrontée une partie de ce secteur, ces dernières années, n'étaient pas aussi importants. Autre facteur de taille: la frontière était plus efficace pour les camionneurs. Tout cela faisait en sorte qu'à l'époque, l'industrie du camionnage occupait une plus large part du marché du fret global qu'aujourd'hui.

Ce qui s'est essentiellement produit dans l'industrie du camionnage depuis le 11 septembre, c'est la combinaison d'augmentations rapides des coûts de l'essence, du problème de congestion routière à la frontière ainsi que de celui, croissant, de l'engorgement des routes, particulièrement dans les régions hautement peuplées comme celles de Toronto, de Montréal, etc., en plus de graves problèmes croissants de pénurie de main-d'oeuvre. La part globale du fret transporté par les camions a donc chuté ces dernières années, par rapport à ce qu'elle était auparavant. Cela a changé.

L'autre changement de taille qui s'est produit, surtout ces cinq ou six dernières années, c'est que les investissements dont j'ai parlé ont commencé à entrer en jeu et, ajoutés principalement à ce qui s'est produit sur la côte ouest en conséquence de la croissance des échanges commerciaux avec l'Asie, ils ont mené à cette augmentation de volume à la fin de la période. Une combinaison de facteurs était donc à l'oeuvre.

Il s'agit d'un tableau global, alors la situation ne semble pas très spectaculaire même si, en fait, elle l'est.

•(1005)

[Français]

M. Robert Carrier: Parallèlement à cela, je me demandais si les tarifs marchandises que vous indiquez incluent les frais accessoires aussi. Est-ce simplement le tarif de base du transport? Il y a un grand désaccord sur les frais accessoires que vous facturez aussi aux expéditeurs. Sont-ils compris dans le diagramme que vous présentez?

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Non, ce tableau fait état des taux de base. Il ne suit pas la trajectoire des taux qui vont et viennent accessoirement. Il est bien plus difficile d'obtenir ces chiffres, car ils varient de toutes parts.

[Français]

M. Robert Carrier: Le portrait pourrait donc être bien différent si on ajoutait les frais accessoires. Cela expliquerait peut-être le fait que le volume n'augmente pas.

M. Jean Patenaude: Les frais accessoires ne sont pas des frais de transport, ce sont des frais que, dans bien des cas, l'expéditeur n'a pas à engager, mais qu'il décide souvent d'engager quand même. Prenons l'exemple des wagons. L'expéditeur a droit à 24 heures ou 48 heures gratuites pour décharger le wagon. S'il prend une semaine pour le faire parce qu'il a décidé d'utiliser le wagon comme stationnement ou comme entrepôt, nous facturons alors l'usage de ce wagon. Ce sont ces frais qu'il n'est pas obligé d'engager, la plupart du temps. S'il déchargeait les wagons pendant la période de temps gratuite, ces frais...

M. Robert Carrier: Pourtant, les expéditeurs nous ont dit que les frais accessoires devenaient plutôt importants.

M. Jean Patenaude: Il est certain que n'importe qui préfère ne pas avoir à payer de stationnement s'il est capable de l'éviter.

M. Robert Carrier: Excusez-moi, nous sommes pressés par le temps. Nous devons poser rapidement nos questions.

Le gouvernement fédéral s'est engagé à revoir tout le système de fonctionnement du transport ferroviaire dans les 30 jours suivant l'application de la présente loi. Faites-vous confiance à cette étude, qui vous donnerait justement l'occasion de reparler de vos problèmes et de ceux des expéditeurs dans le but d'en arriver à une solution qui convienne à tous?

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Nous participerons très activement à l'examen des services de transport ferroviaire que le ministre a dit vouloir effectuer après l'étude de ce projet de loi. Nous voyons cet examen comme une occasion de faire un certain nombre de choses. D'abord, nous aurons la possibilité de traiter des problèmes de services, s'il y a lieu, ainsi que de leur nature.

Nous espérons que cela nous permettra également de séparer le bon grain de l'ivraie. Personnellement, et en toute franchise, l'une des choses qui m'irritent en ce qui a trait aux problèmes relatifs aux services ferroviaires, c'est que tout cela est empirique. Il y a très peu d'information factuelle là-dedans. On parle de telle ou telle histoire, ou de oui-dire, et ce, des deux côtés, celui des chemins de fer et celui des expéditeurs.

L'une des choses que nous accueillerions très favorablement serait un peu plus de bon travail analytique quant au portrait d'ensemble. Nous croyons que nos services se sont améliorés avec le temps; certains nous contrediraient là-dessus, mais c'est ce que nous pensons, et nous aimerions avoir l'occasion de montrer aux gens ce que nous faisons, et pourquoi nous le faisons. Dans ce contexte, une telle initiative sera donc la bienvenue.

•(1010)

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président. Merci à nos témoins de comparaître aujourd'hui.

J'aimerais couvrir de nombreux sujets, mais hélas, je ne pense pas pouvoir tous les aborder aujourd'hui. J'aimerais parler de la question de l'investissement.

J'aimerais comprendre cet aspect. Monsieur MacKay, l'adoption du projet de loi C-8 dans sa forme actuelle vous amènera-t-elle, vous ou n'importe laquelle des entreprises que vous représentez, à ne pas faire certains investissements au Canada? Et si c'est le cas, de quels investissements s'agit-il?

M. Cliff Mackay: En bref, non: nous investirons. Nous devons le faire; cela fait partie de notre commerce. C'est très important.

Ce que je tente de faire valoir aujourd'hui au comité, c'est l'importance de faire attention jusqu'où l'on ira dans cette direction. Chaque pas vers une nouvelle réglementation, pour ainsi dire, nous rapproche d'un impact négatif sur la perception de l'investisseur. De façon générale, les investisseurs n'aiment pas la réglementation. Ils préfèrent savoir que l'entreprise à laquelle ils versent de l'argent fera ce qu'elle doit faire pour obtenir un retour sur investissement afin de réaliser des profits. C'est le message que j'essaie de laisser à tous aujourd'hui.

M. Jeff Watson: C'est un peu plus clair. À mon avis, tout cet argent provenant des échanges commerciaux avec l'Asie suffit à garantir qu'on effectuera beaucoup d'investissements.

Il y a une autre impression que vous avez laissée ici, et j'aimerais tirer cela au clair devant le comité aujourd'hui. Vous avez presque laissé croire que le retrait du critère du préjudice commercial, que nous proposons dans le projet de loi C-8, équivaut à une absence totale de critère pour les expéditeurs. Je ne pense pas qu'il s'agit là d'une juste évaluation. Il reste encore le critère qui consiste à prouver qu'on a vraiment besoin d'une réparation. N'est-ce pas exact? Vous voulez essentiellement que deux critères au lieu d'un seul s'appliquent aux expéditeurs. Bien sûr, il n'y a plus de critère relatif au préjudice commercial dans aucune autre législation économique au Canada, d'après ce que j'ai compris, mais tel est néanmoins votre souhait. N'est-ce pas?

M. Cliff Mackay: Ce que nous disons, c'est que dans le cas de la plupart des procédures de règlement des litiges commerciaux, il se produit deux choses. Premièrement, il s'agit de déterminer s'il y a un fondement légitime à un recours ou à une restitution. Autrement dit, avons-nous enfreint les règles? Avons-nous fait une chose que nous n'aurions pas dû faire? C'est la première étape.

Dans le cas où l'on a enfreint les règles, la deuxième étape consiste à déterminer quel recours ou quelle restitution s'applique. Le plus souvent, dans le monde des affaires, on évaluera les montants et les dommages créés, puis on prendra une décision à partir de là. En somme, c'est tout ce que nous disons.

Si vous dites que d'une façon ou d'une autre, cela se produira en vertu de cette procédure, vous avez probablement raison. Mais nous ne comprenons pas pourquoi vous retirerez ce deuxième critère commercial normal. Nous n'en saisissons tout simplement pas la logique.

M. Jeff Watson: Le commissaire de la concurrence a affirmé, dès 2001, qu'il était nécessaire d'éliminer une telle disposition. C'est un mécanisme qui n'existe dans aucune autre législation économique, alors peut-être le voyons-nous comme un obstacle inutile. L'organisme doit encore être convaincu qu'une réparation est nécessaire pour pouvoir l'accorder.

J'aimerais passer à l'arbitrage collectif. Selon l'expression que vous avez employée, ce type d'arbitrage est antagoniste. Je crois en fait qu'il suppose tout le contraire. Si antagonisme il y a dans le cadre d'un recours collectif ou individuel, et qu'on adopte des positions radicales opposées les unes aux autres, on est susceptible de perdre davantage lorsque l'arbitre choisira une solution plutôt qu'une autre. Je pense qu'en réalité, l'arbitrage force à trouver un terrain d'entente, de sorte que chaque partie soit pratiquement au même niveau. Je ne vois pas en quoi cela donnerait lieu à des confrontations.

Vous avez laissé entendre que vous préféreriez la médiation. Ce mécanisme figure encore dans le projet de loi C-8. Cela signifie-t-il que nous pouvons nous attendre à ce que des règlements surviennent au stade de la médiation, au lieu d'avoir à nous tourner vers un arbitrage collectif?

M. Cliff Mackay: Je vais laisser mes collègues répondre, car ils ont directement fait l'expérience de ce processus.

M. Jean Patenaude: Nous voulions une médiation obligatoire. Nous souhaitons contraindre les parties à se réunir pour discuter des problèmes, les clarifier et les comprendre, car parfois, avec l'arbitrage, une fois qu'on a mis son offre sur la table, ça y est, on ne peut rien y changer; on doit composer avec. Et si l'on a fait cela sans avoir bénéficié d'une franche discussion avec son client, afin de déterminer les limites de ses demandes... J'ai constaté que la médiation était très utile pour que les deux parties comprennent leurs préoccupations respectives.

Comme je l'ai dit — et je devrais peut-être toucher du bois — toutes les médiations auxquelles j'ai participé se sont soldées par une bonne résolution et par la satisfaction des deux parties. Mais dans la procédure d'arbitrage, il n'y a qu'un gagnant; celui-ci rafle la mise, et à nos yeux, cela n'est pas propice à une résolution adéquate des litiges tels que définis.

• (1015)

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. Paul Zed (Saint John, Lib.): Merci, monsieur le président. Chers collègues, bienvenue.

En premier lieu, monsieur MacKay, ou « Mackaye », comme on vous appellerait au Nouveau-Brunswick...

Le président: Peut-être devrions-nous obtenir une précision.

M. Paul Zed: Ce n'est pas Mackie.

M. Cliff Mackay: Je le sais, et je viens d'Inverness. Quelqu'un a modifié ce nom il y a environ 200 ans. J'en fais porter le blâme à mes ancêtres.

Le président: D'accord; qu'en est-il, au juste? Mackay. Merci.

M. Paul Zed: Eh bien, dans les Maritimes, on dit « Mackaye », et c'est vraiment des Maritimes et du Canada atlantique dont je souhaite parler. Je me permets de vous rappeler que votre famille a peut-être changé de nom il y a 200 ans, mais que les racines du CN et du CP sont dans notre région.

Pour être franc, l'une de mes craintes, c'est qu'on se concentre, si vous voulez, sur l'Ouest et le centre du Canada, tandis que les problèmes de capacité dans la région du Canada atlantique sont fortement influencés par le manque de concurrence perçue et le manque de réinvestissement, réel ou apparent, des deux plus grandes compagnies ferroviaires de notre région. L'ancien gouvernement libéral a lancé des initiatives, comme l'a dit mon collègue M. Bell, en ce qui a trait à la porte d'entrée du Pacifique, et le gouvernement actuel a reconnu ce principe, qui est à mon avis le bon. La porte d'entrée de l'Atlantique est une mesure qui se dessine maintenant à l'horizon, et j'aimerais vous donner l'occasion de m'assurer, de même qu'au public et à ce comité, que dans toute cette ferveur à surveiller les changements qui surviennent, le Canada atlantique ne sera pas oublié.

Personne n'est contre la déréglementation, mais ce que j'aimerais entendre de votre part, monsieur, ainsi que des deux entreprises qui vous accompagnent à titre de groupes membres, c'est un engagement à l'égard d'un intérêt renouvelé pour une stratégie relative à la concurrence dans l'Atlantique. Beaucoup d'expéditeurs m'expriment de grandes inquiétudes. Ils ont trop peur d'exprimer leur pensée. C'est comme pour les banques. Nous en sommes maintenant à quatre ou cinq banques. Si un expéditeur n'opte pas pour le CP, le CN est sa seule alternative.

En ce qui a trait aux exploitants de terminaux des ports, je représente la Ville de Saint John, qui est le port de mer le plus profond au monde, et un très vaste port du Canada atlantique. Le gouvernement national, ici à Ottawa, souhaite une stratégie de porte d'entrée qui représentera un réinvestissement. J'aimerais que vous me parliez des plans du CN et du CP, et je voudrais entendre — pas aujourd'hui — que vous tenterez d'élaborer une stratégie atlantique, une stratégie maritime, et que vous êtes intéressés à réinvestir dans la région. Merci.

M. Cliff Mackay: Je me permets de commencer; je demanderais ensuite à mon collègue du CN d'intervenir, mais aussi à M. Allen de dire quelques mots.

L'une des choses dont nous n'avons pas parlé aujourd'hui, c'est du rôle des chemins de fer sur courte distance dans tout cela, et franchement, il est très important, particulièrement dans le contexte que vous venez d'évoquer, monsieur.

Premièrement, laissez-moi vous dire sans détour que nous prenons part à la stratégie relative à la porte d'entrée de l'Atlantique. Nous y participerons. C'est important pour nous, pas seulement du point de vue des chemins de fer de catégorie 1, mais également pour un certain nombre de chemins de fer secondaires, qui sont franchement essentiels dans cette région du pays. Alors je crois pouvoir affirmer assez catégoriquement, monsieur, que mes membres, les membres de l'ACFC, considèrent les Maritimes et ce corridor de transport comme une importante voie stratégique dans l'avenir.

M. Bell a parlé des temps de parcours à partir de la Chine. Si on change ce pays pour l'Inde, on parlera alors d'un autre facteur de concurrence qui entrera en jeu sur la côte est. Sur le plan du temps, il y a d'importants avantages à transporter de la marchandise de l'Inde à la côte est. Et je pense que cette dynamique entrera en action au cours des prochaines années, et que cela revêtira une grande importance. Je pense donc pouvoir dire de façon générale, monsieur, qu'absolument, l'industrie ferroviaire considère le Canada atlantique comme un lieu stratégique incontournable.

Je cède maintenant la parole à Jean Patenaude, et je demanderais également à James de parler brièvement des lignes ferroviaires sur courte distance.

• (1020)

M. Jean Patenaude: Bien sûr, nous sommes là. Nous sommes à St. John's et à Halifax, et nous avons une capacité là-bas. La capacité n'est pas un problème sur la côte est. Ce que nous voulons, c'est davantage d'activités commerciales, et nous y travaillons avec les ports. Nous collaborons avec les expéditeurs à l'échelle internationale, par l'entremise de notre CN Worldwide. Nous avons jeté des bases partout dans le monde, et nous tentons d'amener davantage de capacité au moyen des navires, à Halifax, St. John's et Montréal. Nous avons la capacité nécessaire, alors nous tentons d'attirer les activités commerciales.

Le président: Monsieur Allen.

M. James Allen (directeur général, Ottawa Central Railway): Merci, monsieur le président.

Pour représenter les chemins de fer secondaires dans ce grand pays qui est le nôtre, probablement tout le monde ici sait — et j'ai entendu toutes vos remarques concernant le CN et le CP — qu'on trouve 45 exploitants de lignes courtes qui, pour la plupart, sont des entreprises familiales et comptent une quinzaine d'employés.

Pour ma part, j'ai 33 employés, et nous exerçons nos activités à 20 minutes au sud de la Colline parlementaire.

Nous sommes tributaires de la santé de nos expéditeurs. Nous dépendons aussi du CN et du CP, car nous pouvons seulement transporter la marchandise sur un certain nombre de milles. Certaines lignes courtes font 20 milles; dans notre cas, nous assurons le service sur environ 225 milles.

Au Canada atlantique, il y a sans conteste une activité économique. Ce port de Belledune pourrait vraiment être une formule gagnante pour nous tous s'il devait voir le jour. Mais pour ce qui est du reste du pays, les exploitants de lignes courtes jouent un rôle essentiel sur le plan de l'acheminement du fret. De tout le trafic

absorbé par les chemins de fer de classe 1 — dans un sens ou dans l'autre — une proportion d'entre 25 et 30 p. 100 passe par un chemin de fer secondaire.

Mais nous sommes petits. Les gens ne pensent pas que nous sommes des chemins de fer. Nous avons les mêmes grosses locomotives, les mêmes voies ferrées à entretenir que les chemins de fer de classe 1, mais nous sommes des petits exploitants du coin.

Le président: Merci.

Monsieur Shipley.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins de s'être déplacés.

En fait, monsieur Allen, j'aimerais revenir là-dessus, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Dans ma circonscription se trouve une ligne abandonnée. Un exploitant de ligne courte, appuyé par la municipalité de comté, voudrait s'en porter acquéreur, parce qu'il voit là une occasion de transporter des marchandises tout en réduisant le transport routier. Évidemment, il veut être certain que les produits pourront être acheminés d'un point A à un point B pour avoir accès aux lignes principales.

En quoi, précisément, le projet de loi C-8 vous touche-t-il?

M. James Allen: Pour répondre brièvement, sachez qu'au bout du compte, tout ce qui touchera les chemins de fer de la catégorie 1 aura des répercussions considérables sur les exploitants de ligne courte. Je l'ai déjà mentionné: nous avons des exploitations familiales et donc, en toute honnêteté, nous ne disposons pas des ressources nécessaires pour prendre certaines des mesures dont nous avons parlé aujourd'hui. Nous craignons vraiment pour notre survie.

Tous les exploitants de ligne courte ont accusé des pertes en raison de la fermeture d'entreprises, ce qui leur rend la vie très difficile. Si l'un d'eux perd un client représentant 1 500 wagons, il ne peut le remplacer du jour au lendemain; cela lui prendra peut-être trois ou quatre ans.

M. Bev Shipley: Je crois que c'est important lorsqu'on parle de l'acheminement des marchandises. On entend également beaucoup parler de la fiabilité, de la capacité de toujours pouvoir faire ramasser ses produits de façon ponctuelle, à l'heure prévue. Or, je crois que c'est vous, monsieur Mackay, qui avez dit qu'il existait très peu de statistiques sur les services, etc.

Puisque vous connaissez depuis des années les problèmes auxquels font face le CN et le CP, pourquoi n'avoir pas créé une base de données en collaboration avec les expéditeurs?

• (1025)

M. Cliff Mackay: Nous avons essayé, et nous persévérons, mais, pour être franc, nous ne refuserions pas un petit coup de pouce de tierces parties. Il est parfois difficile de convaincre les expéditeurs de coopérer.

M. Bev Shipley: Si je travaillais dans votre secteur d'activité, ou dans tout autre, et que je faisais face à ce genre de problème, je créerais une base de données afin d'avoir en mains les renseignements nécessaires pour faire la preuve de ce que j'avance. Je n'ai pas l'impression que vous l'avez fait.

Ensuite, j'aimerais qu'on parle un peu plus en détail d'un autre sujet. Vous avez mentionné plus tôt qu'il n'y avait plus de capacité excédentaire et que les lignes de chemin de fer et les infrastructures en souffraient. Quant au manque de capacité... Vous avez dû investir 15 milliards de dollars depuis la déréglementation, mais vous n'avez guère plus de capacité. Pourriez-vous m'éclairer, s'il vous plaît?

M. Cliff Mackay: Ces investissements nous ont permis de nous adapter et, dans certains cas, de prendre une longueur d'avance pour faire face à la croissance. Le problème, c'est que pendant que nous investissons, les volumes se sont accrus considérablement.

Je vais vous donner deux exemples. M. Bell a parlé plus tôt du trafic des conteneurs vers la côte ouest. Nous nous attendons à ce que ce secteur maintienne une croissance à deux chiffres dans un avenir prévisible — c'est énorme. Puis, il y a la frontière canado-américaine, où nos volumes continuent d'augmenter. Comme je l'ai déjà dit, plus de 100 milles de convois traversent la frontière chaque jour.

Juste pour vous donner une idée de notre part du marché, dans les années 1990, nous assurions environ 46 ou 47 p. 100 du transport transfrontalier de marchandises, par rapport au camionnage; maintenant, c'est de l'ordre de 55 ou 56 p. 100. Encore une fois, ces changements découlent de l'évolution du marché.

Nous avons donc essayé d'investir pour garder une longueur d'avance, et il faut continuer. Il reste encore beaucoup de projets à réaliser.

M. Bev Shipley: J'ai l'impression que vous n'appuyez pas vraiment le projet de loi, mais que vous savez qu'il sera adopté. Vous semblez également approuver l'examen des services ferroviaires dans les 30 jours.

Cependant, vous n'avez nullement mentionné les répercussions financières du projet de loi C-8, et vous semblez n'avoir aucune étude qui nous permettrait de les déterminer.

M. Cliff Mackay: Je n'ai pas de chiffres précis, mais mes collègues pourront peut-être vous donner le point de vue de leur entreprise. Je dois vous avouer que nous n'avons pas analysé l'impact financier du projet de loi C-8.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, ce qui nous préoccupe le plus, ce ne sont pas les détails, bien que nous croyions qu'il soit nécessaire d'apporter certains changements à la mesure législative, mais plutôt l'impression que nous revenons à la réglementation des prix et c'est très...

M. Bev Shipley: Ce que je...

Le président: Merci, monsieur Shipley.

Passons à M. Maloney, qui a accepté de partager son temps de parole avec M. Volpe.

M. John Maloney (Welland, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je voulais aborder le sujet de l'abandon de lignes courtes. Pour les lignes tributaires du transport du grain, une indemnisation est versée à la municipalité pendant trois ans. Comment celle-ci est-elle calculée? Comment peut-elle soulager les expéditeurs?

Qu'en est-il des lignes courtes qui desservent des secteurs autres que celui du grain, ceux d'autres ressources, par exemple? Pourrait-on ou devrait-on accorder un droit de premier refus aux autres exploitants de ligne courte? Aimeraient-ils avoir cette possibilité?

M. Jean Patenaude: Le processus de transfert et de cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer a été établi en 1996. Il y a des délais à respecter. Lorsqu'une entreprise de chemin de fer veut se

débarrasser de certaines lignes, elle doit rendre son plan public au moins 12 mois à l'avance.

Elle peut ensuite offrir la ligne à qui veut l'acheter pour poursuivre son exploitation. Si quelqu'un est intéressé, la loi prévoit que les négociations durent six mois. Tant mieux si on peut conclure une vente. Je crois que c'est ainsi que la ligne de chemin de fer de M. Allen a été établie.

Si personne ne veut acheter la ligne, parce qu'il s'agit en grande partie de lignes secondaires, celle-ci doit être offerte simultanément aux différents ordres de gouvernement, selon qu'elle traverse les frontières nationale ou provinciales. Elle doit être offerte aux gouvernements fédéral et provinciaux, aux administrations municipales et, maintenant, aux administrations de transport de banlieue, car elles pourraient en avoir besoin.

Si toujours personne ne se porte acquéreur, la compagnie peut mettre fin à l'exploitation de la ligne. Si celle-ci est tributaire du transport du grain, la compagnie doit verser 10 000 \$ par kilomètre aux municipalités dont la ligne franchit le territoire. À l'origine, j'imagine qu'on s'attendait à ce que le trafic sur ces lignes — dans la plupart des cas, minime — soit assuré par le réseau routier, et qu'il fallait donc aider les municipalités à gérer la transition.

● (1030)

M. John Maloney: Mais qu'en est-il des autres secteurs?

M. Jean Patenaude: Cela ne concerne que les embranchements tributaires du transport du grain. Il n'y a pas d'autres dispositions.

M. John Maloney: Rien n'est prévu.

M. Marc Shannon: Il faut préciser que le processus de cessation d'exploitation est le même; cependant, la formule des 10 000 \$ pendant trois ans ne s'applique pas.

M. John Maloney: Allez-y, monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

Messieurs, si j'ai bien compris, vous n'avez que deux objections à ce projet de loi. Vous ne semblez pas vous inquiéter de la publication des tarifs dans le but de mieux comprendre les profits prévus pour la prestation d'un service particulier. Est-ce exact?

M. Cliff Mackay: Oui, mais permettez-moi d'apporter quelques précisions. Nous n'avons aucune objection à ce que l'on rende les tarifs généraux publics. Cependant, nous concluons de nombreux contrats commerciaux confidentiels avec d'importants expéditeurs, et la publication des détails de ces contrats serait, évidemment, très préoccupante, pour nous comme pour nos clients.

L'hon. Joseph Volpe: Est-il vrai que vous n'avez aucune objection à ce que l'on examine les services ferroviaires afin que le public, et bien sûr vos clients, comprennent mieux les normes de service que vous fixez et sachent à quoi s'attendre?

M. Cliff Mackay: Oui. Nous nous sommes déjà engagés à participer au processus.

L'hon. Joseph Volpe: Comme je sais que je n'aurai pas suffisamment de temps, je vais procéder en deux étapes.

Je crois que tous les membres du comité veulent être justes envers les témoins qui comparaissent. J'ai examiné vos propositions concernant les articles 3 et 7. Prenons un article à la fois. J'aimerais que vous nous expliquiez votre position, parce que jusqu'à maintenant... Il s'agit d'un principe fondé sur un avis.

En ce qui concerne l'article 7, j'ai interrogé le ministre la semaine dernière au sujet du processus d'authentification et de certification. Si vous ne pouvez fournir de précisions, je ne vais pas m'en soucier. Vous dites vouloir un processus de certification pour les expéditeurs. Le ministre privilégie une approche sectorielle. Que voulez-vous au juste?

M. Jean Patenaude: Le ministre a comparé l'arbitrage de groupe aux recours collectifs. Dans toutes les provinces, ce processus comporte deux étapes. Premièrement, il faut établir que tous les membres du groupe ont le même problème et qu'ils peuvent se présenter devant les tribunaux en tant que groupe. Nous voulons le même genre de processus de certification pour les expéditeurs. Si cela fonctionne pour les provinces, pourquoi pas pour nous?

Comme M. Shannon l'a mentionné, si, pour quelque raison que ce soit, certains considèrent le processus trop lourd, nous pourrions avoir recours à une autre disposition du projet de loi initial, selon laquelle l'offre s'applique à tous les membres du groupe. Il s'agit d'une forme de certification qui assure simplement, en douceur et sans heurt, l'homogénéité d'un groupe. Il suffit alors d'un arbitrage pour l'ensemble des expéditeurs, plutôt que pour chacun des 20 ou 30 membres du groupe. C'est ce que nous essayons d'expliquer.

• (1035)

L'hon. Joseph Volpe: Peut-être que je ne me suis pas bien fait comprendre. Pourriez-vous nous proposer un modèle?

M. Cliff Mackay: Bien sûr, si tel est le souhait du comité. Ce n'est pas un problème.

L'hon. Joseph Volpe: Je ne crois pas que le comité soit en mesure d'envisager un principe général. Soit vous acceptez la proposition du ministre faite dans le cadre de ce projet de loi — alors le comité tranchera et s'en remettra à la Chambre —, soit vous nous fournissez une solution de rechange. Le comité ne peut pas se pencher sur chacune des options à votre place. Votre seul témoignage ne suffit pas. Nous vous avons écoutés, et maintenant nous voulons savoir précisément ce que vous voulez.

M. Cliff Mackay: Si cela convient au président, nous pourrions lui faire parvenir les renseignements demandés.

Le président: Nous l'apprécierions, et je veillerai à ce que les membres du comité l'aient aujourd'hui.

L'hon. Joseph Volpe: Je suppose que vous voulez que j'attende un autre tour.

Le président: C'est bien cela, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Vous avez la parole, monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Nous avons l'étude du service ferroviaire et les problèmes de capacité dans les basses terres continentales, une ébauche finale à distribuer, et il y a aussi le sommaire exécutif. Est-ce que le comité peut me donner son consentement unanime pour que nous les fassions traduire en français, parce que c'est seulement en anglais, et une fois que ce sera fait, pour qu'au moins le sommaire exécutif soit remis au comité?

Le président: Je n'y vois pas de problème.

M. Brian Jean: Excellent.

Ma première question concerne les frais accessoires dont on a parlé jusqu'ici. Vous avez dit que les expéditeurs ont le choix d'appliquer ou non ces droits. Je me demande si vous pouvez nous dire quel pourcentage du revenu brut ou général ces frais accessoires représentent dans l'ensemble, pour que nous puissions déterminer si depuis 10 ans, ils ont beaucoup augmenté en tant que pourcentage du revenu brut global.

Est-ce que vous seriez prêt à nous remettre ces chiffres?

M. Cliff Mackay: Je ne les ai pas avec moi, mais j'irai volontiers voir mes collègues pour les obtenir pour vous.

M. Brian Jean: La raison pour laquelle je demande cela, c'est que j'ai eu l'occasion d'entendre beaucoup de plaintes — principalement au sujet des frais accessoires, pour être franc.

J'aimerais que vous me disiez deux ou trois choses. Disons que nous avons un agriculteur de l'Ouest du Canada — c'est la principale plainte que j'ai entendue — qui prend des dispositions pour faire venir peut-être six wagons pour charger son produit. Le lundi, il fait venir une équipe, qui est prête à charger les wagons. Cela fait peut-être une dizaine de personnes, qui attendent sur le qui-vive au bord de la voie ferrée, et les wagons n'arrivent pas. Personne ne les appelle; personne ne leur dit rien. Alors les wagons ne viennent pas le lundi, le mardi, ni même peut-être le jeudi ou le vendredi, ou la semaine suivante. Et pourtant, on attend de ces expéditeurs qu'ils aient des équipes prêtes n'importe quand à aller charger les produits dans les wagons.

Enfin, quand les wagons arrivent, le chargement est en retard pour les bateaux qui l'attendaient ou, en attendant pour tout autre mode de transport qui était prévu. Avec tout cela, l'agriculteur ou l'expéditeur engage d'énormes coûts; parfois les coûts, m'a-t-on dit, sont supérieurs à tout profit qu'il pourrait faire. Il arrive même que ce soit plus que le coût du produit lui-même; il serait plus économique pour eux de simplement laisser tomber. Je sais que ce n'est que du oui-dire, mais je l'ai entendu de bien des gens, dans différentes régions du pays.

Alors voici ma question. Est-ce que la compagnie de chemin de fer paie l'expéditeur pour les quatre ou cinq jours où cette équipe a attendu en vain, sans qu'on l'appelle? Est-ce que la compagnie de chemin de fer indemnise l'expéditeur pour la perte de revenus découlant de l'attente, du retard et des frais supplémentaires? Est-ce que la compagnie de chemin de fer paie pour le bateau qui attend le produit? Est-ce qu'elle verse la moindre indemnité pour les chargements en retard? Y a-t-il des garanties de rendement, au plan de la date où le chargement est attendu, ou des promesses sont-elles faites?

La raison pour laquelle je vous pose cette question, c'est qu'à une époque, je commandais des meubles de Montréal. J'avais un choix, puisque je pouvais les faire venir par camion ou par train. Si je n'en avais pas besoin avant un mois, je les faisais venir par train; s'il me les fallait dans moins d'un mois, je les faisais venir de Montréal à Fort McMurray par camion, ce qui coûtait beaucoup plus cher. Le fait est que je ne pouvais obtenir aucune garantie ou certitude de la compagnie de chemin de fer, même si elle coûtait moins cher.

• (1040)

M. Cliff Mackay: Je demanderais à mes collègues de vous répondre, parce que votre question vise en fait les modalités des contrats, très précisément.

M. Brian Jean: Je m'intéresse à la question des indemnités de surestaries si le retard est dû à la compagnie ferroviaire, est-ce que l'agriculteur en est indemnisé?

M. Marc Shannon: Permettez-moi de dire pour commencer que s'il y a un contrat et que le contrat comporte des modalités et conditions précises au sujet du moment de la livraison, il peut y avoir divers types de paiements de garantie. Généralement, cependant, selon la manière dont fonctionnent les compagnies ferroviaires, elles ne fournissent pas un service lié à un échéancier précis; si elles le faisaient, les coûts en seraient nettement augmentés.

C'est vrai, on commande un wagon, et il est réservé. Avec les expéditeurs de grain, s'ils choisissent l'un des produits du système Max Trax du CP, celui-ci comprend des engagements d'expédition et si la compagnie ferroviaire ne fournit pas le wagon dans le délai précis indiqué en vertu du programme, alors oui, les expéditeurs devront être indemnisés.

M. Brian Jean: Alors en fait, si vous êtes une grande compagnie comme Wal-Mart ou autre du genre avec un équilibre des forces similaires à celui de la compagnie de chemin de fer, vous pouvez négocier ces engagements dans le contrat. Mais je parle plus du petit agriculteur sans le contrat, qui n'a vraiment d'autre choix que le chemin de fer.

M. Marc Shannon: Je regrette si je ne me suis pas bien fait comprendre. Mon dernier exemple concernait les expéditions de grains, puisque vous avez parlé des expéditeurs de grains.

Généralement, très peu d'agriculteurs expédient leurs grains directement, alors nous faisons affaire avec les compagnies d'expédition de grains: Viterra — qui était auparavant la Saskatchewan Wheat Pool — et Agricore United. Si ces compagnies choisissent l'un de nos produits qui, en fait, comporte des engagements quant à l'approvisionnement en wagon ou la livraison, alors oui, il y aura des indemnités si la compagnie ferroviaire ne respecte ses engagements.

M. Brian Jean: Maintenant, est-ce que ces...

M. Marc Shannon: C'est dans un tarif.

Le président: Votre temps est écoulé.

M. Brian Jean: Cinq minutes filent bien vite.

Le président: Nous avons terminé cette tournée, alors je vais laisser poser de brèves questions.

J'ai sur ma liste les noms de MM. Volpe, Laframboise, Masse et Jean. Si vous vous manifestez, j'ajouterai votre nom à la liste.

L'hon. Joseph Volpe: Je voudrais simplement terminer ce que nous avons commencé, messieurs.

Un commentaire en passant, monsieur Mackay, ou « Mackaye » me rappelle qu'en mandarin ou en cantonais, on voit les mêmes symboles et ce sont deux langues différentes. Je ne sais pas, je ne suis que fils de pauvres immigrants. Je ne comprends pas ceci.

M. Jeff Watson: C'est le petit gars de Shawinigan.

L'hon. Joseph Volpe: Je voulais revenir à vos observations sur l'article 3, parce que le gouvernement de l'Alberta prétend vraiment que cette question de préjudice commercial est un faux problème. Il y a une part d'art et une part de science, mais l'Office est quand même obligé de prendre en compte tous les facteurs commerciaux et, par conséquent, le facteur du préjudice.

Est-ce que leur analyse est juste ou, comme l'a dit tout à l'heure M. Watson, est-ce une exagération du Bureau de la concurrence qui dit que ceci n'est peut-être pas nécessaire? Vous vous êtes donné du mal pour expliquer que vous ne pensez pas qu'il faudrait vous imposer deux critères, qu'un seul suffit quand vous offrez réparation. Je ne comprends pas exactement votre position, puisque tous les autres disent que l'Office va déterminer la nature de la réparation, le cas échéant, que ce sera déterminé, et il donne une liste de facteurs à prendre en compte, y compris le préjudice commercial. Quel est le problème?

M. Cliff Mackay: Comme je l'ai dit tout à l'heure — et il semble évident que nous allons devoir nous résigner à avoir des avis différents, ici — de notre point de vue, il semble que si le préjudice commercial doit être un facteur dans le processus de détermination du recours, alors pourquoi diable ne pas simplement laisser la clause telle quelle? C'est aussi simple que cela. Nous ne voyons pas la logique. Avec tout le respect que je dois au gouvernement de l'Alberta, il regarde la situation sous l'angle du verre à moitié vide plutôt qu'à moitié plein. Je pense que c'est aussi simple que cela. C'est leur point de vue. Nous ne voyons pas d'avantage à supprimer ces dispositions. C'est la façon simple de dire les choses.

• (1045)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci.

Je veux revenir à l'article 3.

Plus tôt, maître Shannon, vous m'avez répondu que ça allait bien et que lorsque Transports Canada disait qu'il y avait beaucoup de plaintes, c'était presque faux.

Maître Patenaude, vous avez répondu à un collègue que les différends avec les expéditeurs se réglent et que tout allait bien. Si ce projet de loi est devant nous, c'est sûrement que quelque chose ne fonctionne pas.

Vous contestez l'article 3 parce qu'il est vague, mais il y a sûrement quelque chose qui accroche, parce qu'on prévoit les plaintes pour les frais relatifs au transport. Vous semblez d'accord là-dessus. On ajoute « ou aux services connexes ou des conditions afférentes ». Vous avez sûrement des frais qui sont autres que des frais de transport et qui accrochent. Ne venez pas nous dire que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Si c'était le cas, ce projet de loi ne serait pas devant nous.

Je veux bien essayer de vous aider. Vous nous dites que l'article 3 ne fait pas votre affaire parce qu'il est trop vague. Mais il est vague parce que vous facturez d'autres frais que les frais de transport. Vous ajoutez des services connexes ou des conditions. Il y a sûrement des choses qui irritent les expéditeurs. J'aimerais que vous nous disiez quel genre de situation, qui irrite les expéditeurs, vous pouvez régler.

Il y a sûrement autre chose. Je veux bien vous aider et faire clarifier la loi, mais si on a pris la peine d'ajouter aux frais relatifs au transport « ou aux services connexes ou des conditions afférentes », c'est qu'il y a sûrement des choses dans la vraie vie que vous ne nous dites pas.

J'aimerais que vous éclaircisiez ce point.

M. Jean Patenaude: Il est évident que tous les différends ne sont pas réglés lors de la médiation. J'aimerais bien que ce soit le cas, mais c'est évident qu'il en reste. Beaucoup de différends sont réglés en médiation ou à l'extérieur des recours prévus par la loi. Évidemment, les dispositions sont là parce que d'autres ne sont pas réglés.

Il existe présentement un recours pour les frais de transport, qui est l'arbitrage final obligatoire. Ce recours s'applique aux frais de transport, soit pour transporter la marchandise du point A au point B.

L'article 3 visait à introduire un nouveau recours devant l'office pour les frais connexes: les frais de stationnement, les frais d'interchange, les frais de surestaries et les frais de circulation convergente. Ces frais connexes ne sont pas liés au transport. Dans bien des cas, ce sont des frais que l'expéditeur n'a même pas besoin d'engager. Certains le font, d'autres pas. C'est un peu comme un menu. Les expéditeurs ont dit de ces frais que les chemins de fer, dans bien des cas, les augmentaient sans les consulter. Ce ne sont pas des tarifs de transport. Ils ont dit qu'ils n'avaient pas de recours approprié pour contester ces augmentations ou les conditions que les chemins de fer pouvaient imposer. Ce recours est devant l'office, et concerne les frais connexes et non pas les frais de transport.

Nous trouvons que la rédaction de l'article est ambiguë. Nous pourrions proposer un texte pour le clarifier. Même les expéditeurs seront d'accord pour dire que ces textes ne leur posent pas de problème, parce que l'intention, c'est que cet article s'applique aux frais connexes devant l'office, et non pas aux frais de transport qui vont en arbitrage.

[Traduction]

Le président: Nous laisserons la parole à M. Masse.

M. Marc Shannon: Puis-je ajouter un commentaire?

Le président: Oui, très brièvement, alors.

M. Marc Shannon: Quand on regarde le sommaire législatif qui accompagne le projet de loi C-8, l'article 3 concerne les frais accessoires ou supplémentaires qui ne sont pas directement liés au mouvement du trafic, comme les frais de surestaries. Alors en fait, je pense que tout ce que nous disons, c'est que l'intention exprimée dans ce sommaire devrait se refléter dans le libellé clair de la loi.

Le président: Allez-y, monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

J'aimerais que nous parlions maintenant d'un sujet un peu différent, le transport transfrontalier, et savoir ce que vous pensez des procédures actuelles, particulièrement du rôle qu'il devrait avoir dans l'étude.

En fait, vos activités retiennent beaucoup plus d'attention que d'autres modes de transport et de commerce.

J'aimerais que vous m'expliquiez vous-même votre expérience avec les États-Unis. Quels gains d'efficacité pourrions-nous réaliser dans le mouvement des biens et services à la frontière?

M. Cliff Mackay: Bien sûr. Permettez-moi de commencer par ce sujet. Je suis heureux que vous posiez cette question.

Tout d'abord, comme je le disais tout à l'heure, la frontière se passe raisonnablement bien en train. Cela étant dit, il y a plusieurs problèmes que nous persistons à vouloir régler avec nos collègues américains.

Il y a plusieurs problèmes particuliers liés à l'harmonisation des procédures et des processus, dont certains touchent les règles de fonctionnement, pour que nous puissions déplacer les trains plus efficacement. Par exemple, les règles des États-Unis sont différentes de celles du Canada relativement à l'emplacement par rapport à la locomotive des wagons qui transportent des matières dangereuses. C'est le genre de problèmes qu'on a.

Nous aimerions qu'il existe une approche standard pour ce genre de choses. Le passage de la frontière serait beaucoup plus efficace ainsi. Il y a des questions comme les lieux de changement d'équipe. Nous aimerions avoir une zone plus vaste à la frontière. Alors, il y a plusieurs aspects techniques dans ce domaine qui feraient une différence importante pour l'efficacité du passage de la frontière.

Il y a un autre problème qui, très franchement, est assez irritant, qui nous gêne beaucoup, si je peux le dire ainsi, c'est que les Américains nous facturent maintenant 7,75 \$ de frais d'inspection agricole pour chaque wagon qui traverse la frontière. Eh bien, je suis ici pour vous dire que nous ne transportons pas beaucoup de tomates. Mais on doit verser ce droit pour chaque wagon qui traverse la frontière. Nous trouvons franchement que c'est exagéré, mais nous voudrions que le gouvernement règle cette question et change ceci.

Oui, il y a toutes sortes de problèmes que nous voulons essayer de régler à long terme. Il y a des questions de l'infrastructure plus vaste, comme, dans votre région, le tunnel du CP, et aussi relativement à des améliorations de la structure du côté américain, particulièrement dans la région de Détroit. Certains de ces enjeux nous concernent aussi.

• (1050)

M. Brian Masse: Oui, et cela fait partie de la Loi sur le bioterrorisme. Des pénalités administratives sont instaurées unilatéralement. De fait, des discussions sont en cours actuellement sur une autre pénalité qu'ils envisagent.

Très rapidement, si vous permettez, monsieur le président, j'aimerais savoir si on s'intéresse aux exploitants. Pendant la crise de la vache folle, par exemple, les camionneurs de ma communauté se faisaient confisquer leur hamburger de MacDonald à la frontière, même si c'était du boeuf américain. On leur enlevait leur sandwich, etc.

M. Cliff Mackay: Nous administrons un processus de sécurité très, très strict pour nos employés qui traversent la frontière.

M. Brian Masse: Et qu'en est-il de ceux qui sont...? Nous avons, par exemple, des camionneurs qui ont pu arriver dans notre pays il y a 20 ans, cinq ans, ou je ne sais combien d'années. Ce sont tout de même des citoyens canadiens. On prend leurs empreintes digitales, leur photo, etc. Est-ce que vous avez le même genre de problème avec...

M. Cliff Mackay: Pas dans la même mesure que le secteur du transport par camion, mais pendant de nombreuses années, nous avons appliqué avec beaucoup de rigueur les processus de vérification de sécurité et ce genre de choses. Alors, dans une certaine mesure, les normes étaient appliquées bien avant que les États-Unis commencent à les imposer.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Très rapidement, je me demande, monsieur Mackay, si vous pourriez remettre au comité la liste des 20 principaux frais accessoires que vous ont facturés les compagnies de chemin de fer, plus précisément le CN et le CP, depuis plusieurs années, en plus de cet autre document que je vous ai demandé sur le pourcentage du revenu total.

M. Cliff Mackay: Certainement, nous y veillerons.

M. Brian Jean: Je vous en remercie beaucoup.

Voici, vous avez demandé pourquoi ils prévoient de supprimer le critère du préjudice commercial important, et je dois vous dire — comme je pratique le droit, j'ai déjà vu appliquer ce critère auparavant — il est très difficile de satisfaire à la norme imposée et très coûteux d'établir la preuve elle-même, et je pense que vous le savez. C'est pourquoi je pense, très franchement, que le critère devrait être supprimé.

Nous avons entendu des témoignages au sujet des coûts, et j'aimerais en savoir plus là-dessus. Bien entendu, à ce que j'ai compris, en vertu de la loi, la médiation est requise avant qu'il puisse y avoir arbitrage de l'offre finale en groupe. Je crois comprendre que les coûts de la médiation sont de l'ordre de plus de 100 000 \$. Il me semble que les poursuites judiciaires coûteraient, probablement, au moins 500 000 \$, d'après mon expérience — je ne sais pas si c'est le cas, mais il me semble que ce serait au moins cela — et l'arbitrage de l'offre finale en groupe pourrait coûter moins de 10 000 \$. De fait, pour les plus petites compagnies, c'est une occasion fantastique, particulièrement parce qu'en tant que groupe, elles peuvent unir leurs ressources pour, en fait, s'attaquer à Goliath.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Cliff Mackay: Je vais demander à mes collègues de répondre, puisque vous parlez des coûts juridiques, dont je ne sais pas grand-chose.

M. Marc Shannon: Nous avons toutes sortes de modes de médiation, la plupart par l'entremise du service de médiation de l'Office, qui s'est révélé excellent. Je pense que notre taux de succès est de l'ordre de 98 p. 100, et les deux parties en sortent satisfaites.

L'arbitrage peut se faire à très peu de frais, alors il y a eu des petits problèmes que nous avons pu régler par appel conférence, et toute la démarche de médiation a pu durer deux ou trois heures, avant d'être résolue.

Pour les plus gros problèmes qui exigent plus de temps, généralement, nous allons voir l'autre partie. L'Office a certainement été plus que prêt à se déplacer pour aller voir le plaignant.

Le président: Je vais accorder le dernier commentaire et la dernière question à M. Volpe.

•(1055)

L'hon. Joseph Volpe: Généralement, je suppose que ce qui nous pose le plus de difficulté, ce sont les tarifs et le service. Il me semble que tout revient à la même question. Comme vous l'avez dit plus tôt, si nos tarifs ont vraiment baissé en termes réels de 31 p. 100, on ne le voit certainement pas dans la réaction des expéditeurs, qui estiment ne pas recevoir les services qu'ils sont en droit de s'attendre.

Vous avez dit que vous allez pleinement collaborer à cet examen des services. Je me demande — et cela revient à la question de M. Jean — si vous avez des problèmes, tout d'abord, à établir la liste des services accessoires pour lesquels vous percevrez des droits, et comment vous déterminez ces coûts. Est-ce que cela vous pose le moindre problème?

M. Cliff Mackay: Non, ce genre de renseignement est généralement accessible à la collectivité des expéditeurs de toute façon.

L'hon. Joseph Volpe: Je suis heureux de vous l'entendre dire, parce que je pense que la plupart d'entre nous, et je ne prétendrai pas parler au nom des autres, avons l'impression qu'il y a toujours un élément de surprise quand le moment vient d'acquitter ces services.

M. Cliff Mackay: Tout ce que je peux dire, c'est que je ne vois pas d'où vous vient cette impression. Si vous êtes expéditeur et vous appelez la compagnie de chemin de fer pour demander un service accessoire, elle vous dira ce qu'il coûte.

L'hon. Joseph Volpe: Mais si j'attends des wagons le jeudi et ils n'arrivent pas avant le mercredi suivant...

M. Cliff Mackay: Eh bien, cela dépend de la nature des contrats que vous avez avec le transporteur. C'est assez semblable à n'importe quel autre contrat commercial. Si vous payez un peu plus, vous obtenez un différent type de service.

L'hon. Joseph Volpe: Je suis sûr que nous en reparlerons.

Merci.

Le président: Merci.

Je tiens à remercier nos invités d'aujourd'hui. La séance a certainement été très instructive, et je sais que des renseignements ont été demandés, que vous devrez nous communiquer, Cliff. Si vous voulez bien me les faire parvenir à notre bureau, nous les remettrons aux membres du comité.

Je sais que M. Jean s'est engagé à faire traduire un document, et après, mon bureau le remettra aux membres du comité.

M. Brian Jean: Ma traduction serait assez mauvaise, en fait.

Le président: Nous attendrons donc le document traduit. À part cela, merci beaucoup.

Je tiens à aviser notre comité que si vous avez des amendements à proposer au projet de loi C-8, vous devrez les remettre à M. Doug Ward, le conseiller juridique, aussitôt que possible. J'aimerais fixer l'échéance à jeudi midi au plus tard, et ainsi nous pourrions vous répondre et être prêts pour mardi prochain.

Cela étant dit, et puisqu'il n'y a pas d'autres questions, 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.