



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 005 • 2<sup>e</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 4 décembre 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 4 décembre 2007

•(0910)

[Traduction]

**Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue à la cinquième réunion du Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi du lundi 29 octobre 2007, nous reprenons l'étude du projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire).

Aujourd'hui, nous accueillons Helena Borges, directrice générale, Politique des transports terrestres, et Alain Langlois, conseiller juridique.

Comme convenu précédemment, nous allons procéder à l'étude article par article. Je crois qu'à l'heure actuelle deux amendements ont été présentés, et j'espère que vous les avez devant vous.

Si vous n'avez ni questions ni préoccupations à exprimer, je pense que nous pouvons commencer.

(Les articles 1 et 2 sont adoptés.)

(Article 3)

**Le président:** En ce qui concerne l'article 3, le gouvernement a déposé un amendement. Écoutons M. Jean.

**M. Brian Jean :** Merci, monsieur le président.

En réalité, le gouvernement ne propose cet amendement que pour accroître la certitude, pour garantir que nous éviterons les poursuites en justice à l'avenir. De fait, aux termes de l'article 7, il devient certain que cela ne s'applique pas aux tarifs de transport de sorte que le ministère...

Madame Borges, si vous voulez fournir des précisions à ce sujet... Il s'agit surtout de la certitude qu'il faut assurer aux expéditeurs et aux sociétés ferroviaires pour éviter les poursuites à l'avenir.

**Le président:** Madame Borges.

**Mme Helena Borges (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports):** Alain, s'il vous plaît.

**M. Alain Langlois (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports):** Merci.

Cet article, comme l'a dit le ministre lorsqu'il a comparu devant le comité, a été formulé pour que les expéditeurs puissent contester les frais accessoires exigés par les sociétés ferroviaires en sus du tarif marchandise que le chemin de fer perçoit normalement pour le transport de marchandises. Cet article ne visait pas à permettre aux expéditeurs de contester le tarif marchandise. Dans le cas du tarif marchandise, l'arbitrage constitue le recours approprié.

Malheureusement, dans l'industrie, les sociétés ferroviaires et les expéditeurs utilisent le terme « frais » pour désigner différentes choses. La motion du gouvernement vise donc uniquement à préciser que le régime n'est pas modifié. Le régime reste inchangé. Il s'agit

uniquement de préciser que ce recours n'est pas prévu, n'a jamais été prévu, pour le tarif marchandise et qu'il ne doit pas s'y appliquer.

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 3 modifié est adopté.)

(Les articles 4 à 6 inclusivement sont adoptés.)

(Article 7)

**Le président:** M. Laframboise propose d'amender l'article 7.

Monsieur Jean?

**M. Brian Jean:** Ne pourrions-nous pas reporter cette discussion jusqu'à ce que M. Laframboise soit présent, jusqu'à la fin de...

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Je peux en parler.

[Traduction]

**La greffière du comité (Mme Bibiane Ouellette):** Il vous faut le consentement unanime des membres pour qu'un député qui n'est pas celui...

**Le président:** M. Carrier veut présenter l'amendement au nom de M. Laframboise, mais il doit y être autorisé par consentement unanime du comité.

Avons-nous ce consentement unanime? Oui.

Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Merci, monsieur le président.

Le but de l'amendement que M. Laframboise a présenté au nom du Bloc québécois est vraiment de clarifier le libellé de l'article qui précise que les conditions s'appliquent à tous. Le mot « tous » pourrait être compris comme étant uniquement ceux qui ont présenté l'offre ou encore ceux qui représentent la même catégorie d'expéditeurs. Pour cette raison, nous proposons d'ajouter le mot « également ». De cette façon, ça va s'appliquer à tous ceux qui appartiennent à la même catégorie d'expéditeurs, et non pas seulement à ceux qui se sont regroupés pour préparer une contestation.

[Traduction]

**Le président:** Avez-vous des commentaires?

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je comprends votre intention, mais il me semble que cet amendement aurait des conséquences qui ne sont pas nécessairement intéressantes. En effet, il limiterait la possibilité de se prévaloir de ce recours. Il deviendrait pratiquement impossible d'utiliser ce moyen.

J'ai reçu un courriel de Bob Ballantyne, qui est venu témoigner devant nous. Ce courriel n'est pas dans les deux langues officielles, alors je vais vous le lire pour qu'il figure dans le compte rendu. Est-ce que je peux procéder ainsi, monsieur le président?

**Le président:** Oui, vous le pouvez. Vous pouvez le lire.

**M. Brian Jean:** Mesdames et messieurs: Selon nos informations, le Bloc propose un amendement pour ajouter les mots « les conditions s'appliquent également à tous » dans le projet de loi C-8. La Coalition des expéditeurs par rail a transmis le message suivant au comité pour demander que cet amendement soit rejeté. Si vous pouvez intervenir dans ce dossier pour que le libellé du projet de loi C-8 discuté au cours des dernières semaines ne soit pas modifié, nous vous en serions très reconnaissants. La Coalition des expéditeurs par rail a accepté de ne pas s'opposer à l'amendement que le gouvernement proposera, mais la communauté des expéditeurs s'oppose vigoureusement à celui du Bloc.

Et M. Ballantyne enchaîne avec le courriel adressé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités:

Nous avons récemment appris qu'un amendement était proposé au projet de loi C-8. Il porte spécifiquement sur l'article 7 et remplacerait la ligne 5, à la page 5, par les mots: « les conditions s'appliquent également à tous ». Veuillez prendre note que la Coalition des expéditeurs par rail, qui représente 80 p. 100 des revenus du CN et du CFCP, s'oppose absolument à cet amendement qui, en dernière analyse, annulerait la disposition sur l'arbitrage, si importante pour la communauté des expéditeurs par rail.

Il continue dans la même veine.

Essentiellement, les expéditeurs s'opposent énergiquement à l'amendement pour les mêmes raisons que le ministère: il limiterait la capacité d'utiliser les recours suggérés.

**Le président:** Monsieur Carrier.

**M. Brian Jean:** J'aimerais déposer ce document.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Les raisons pour lesquelles M. Ballantyne s'oppose à notre amendement ne me sautent pas aux yeux. Est-ce à dire qu'il ne veut pas voir le règlement s'appliquer à l'ensemble des gens de son industrie, mais seulement à ceux qui se sont organisés et ont pris la peine de présenter un grief au ministère?

Je crois qu'il s'agit d'une position restrictive, en ce sens que seuls les personnes les mieux organisées pourraient bénéficier de ce règlement. Ça leur conviendrait, mais certains seraient mis à l'écart et d'autres ne seraient pas rejoints. Je crois que ce n'est pas équitable envers l'ensemble de l'industrie. Il serait bon d'entendre l'avis des représentants du ministère concernant l'application de ce règlement.

●(0915)

**M. Alain Langlois:** Merci.

Le remède de l'arbitrage s'applique aux demandeurs qui sont parties à un arbitrage, qu'on parle d'un arbitrage individuel ou de groupe. Le remède, autrement dit la décision arbitrale rendue, s'applique seulement — et c'est l'intention — aux demandeurs, c'est-à-dire soit à l'expéditeur qui fait une demande, soit au groupe d'expéditeurs qui en font une.

Il serait vraiment très difficile d'étendre la portée de l'arbitrage à l'ensemble de l'industrie, et ce, pour plusieurs raisons. Un bon nombre de membres de l'industrie pourraient déposer une demande d'arbitrage. Imaginons que deux expéditeurs déposent une demande d'arbitrage au sujet d'un taux ou d'un prix relativement à une

subdivision de la Saskatchewan. La décision ne pourrait jamais s'appliquer à toute l'industrie. En effet, certains expéditeurs de l'industrie pourraient se trouver en Alberta, en Ontario ou au Québec.

Le remède qui s'applique à l'industrie est prévu à l'article 3 du projet de loi, qui porte sur les frais accessoires. Si le CN, le CP ou les entreprises ferroviaires de compétence fédérale déposent un tarif, ce dernier va s'appliquer à l'industrie au complet, sans distinction. En vertu d'un nouvel article, une demande pourrait être faite à l'office, et la décision de celui-ci forcerait les entreprises ferroviaires à amender leur tarif. Le tarif s'appliquant déjà à l'industrie, l'effet de la décision de l'office se ferait certainement sentir dans l'industrie au complet. Le remède de l'arbitrage est beaucoup plus circonscrit. Il permet à des expéditeurs d'établir un contrat de transport spécifique. Sur le plan légal, je ne vois pas comment il serait possible d'étendre la portée du remède déterminé par l'arbitre à l'ensemble de l'industrie.

Si le but de l'amendement était d'élargir la portée de l'article, je dois dire qu'à mon avis, il produit l'effet contraire. Il la restreint. En effet, l'inclusion du mot « également » au paragraphe 169.2(2) aurait pour effet d'exiger que les expéditeurs prouvent à l'office, avant que la norme d'arbitrage soit admissible, que l'effet de la décision arbitrale s'applique de façon identique à tous les expéditeurs qui sont parties à l'offre finale. En pratique, c'est impossible. Ça n'arrivera jamais. Il n'y a pas deux expéditeurs qui demandent des services de transport aux entreprises ferroviaires de la même façon, utilisent les mêmes services, expédient le même volume et les mêmes produits.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Carrier, merci. Deux autres membres veulent intervenir, mais je crois que vous voulez poser votre question.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Je voudrais compléter l'explication.

Dans les cas où des frais d'utilisation seraient contestés, l'étude que le ministère concerné ferait sur la question pourrait donner lieu à une entente ou à une négociation, et ça pourrait être profitable pour tous. S'il était établi qu'un prix donné devrait être facturé plutôt qu'un autre et que le bien fondé de cette décision était clarifié, je ne vois pas pourquoi l'ensemble de l'industrie devrait continuer à subir l'ancien tarif sans discussion. À mon avis, la décision pourrait très bien être appliquée à l'ensemble des utilisateurs des services ferroviaires.

●(0920)

**M. Alain Langlois:** Dans la mesure où c'est « un frais », vous avez raison, et c'est pour cela qu'un nouveau remède est introduit à l'article 3 du projet de loi. Il faut faire la distinction entre le prix, qui est le montant d'argent facturé par le chemin de fer pour transporter un bien du point A au point B, et « un frais », qui représente tout ce que le chemin de fer va facturer au-delà de ce prix de base.

Pour ce qui est des frais, le remède introduit est celui prévu à l'article 3 du projet de loi. Ce remède permet aux expéditeurs de contester ces frais. Dans la mesure où il est d'avis que « le frais » est déraisonnable ou que les conditions associées aux frais sont déraisonnables, l'office va forcer le chemin de fer à changer son tarif. Cette décision s'appliquera à l'ensemble de l'industrie. C'est l'essence du remède qui est prévu à l'article 3 du projet de loi.

L'article 7 du projet de loi a trait à l'arbitrage. Il faut comprendre que l'arbitrage permet à un expéditeur dans l'immédiat, ou à un groupe d'expéditeurs dans le futur, de dire au chemin de fer qu'au-delà des frais, ils ne s'entendent pas sur le contrat de transport, le *package* qui va permettre à l'expéditeur de transporter ses biens du point A au point B. Cela inclut les prix, les frais et les conditions de service. Un expéditeur peut se dire que pour transporter ses biens d'un point A au point B, il aimerait que le chemin de fer lui facture ce taux et ce service, et qu'il peut payer un montant donné pour les frais accessoires.

L'arbitre devra examiner l'offre des deux parties et choisir une des deux offres. S'il choisit l'offre de l'expéditeur, cette offre devient le contrat de transport qui s'applique entre les parties pour un an, dans le cas d'un arbitrage individuel, ou pour cinq ans, dans le cas d'un arbitrage commun.

Il ne serait pas possible d'appliquer cette décision à l'ensemble de l'industrie, parce que la décision est spécifique au groupe d'expéditeurs qui dépose la demande. Une telle décision sera, en fait, spécifique à chacun des expéditeurs qui vont déposer la demande. L'expéditeur dira qu'il transporte des biens de tel point à tel point en mentionnant la distance et le volume de ces biens, et qu'il a besoin de tel service assorti de tels frais. L'application de cette décision à l'industrie entière ne serait pas possible sur le plan légal.

[Traduction]

**Le président:** M. Jean, puis M. Fast.

**M. Brian Jean:** Tout compte fait, je vais céder mon tour à M. Masse.

**Le président:** Monsieur Masse.

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

Je veux seulement informer mes collègues du comité que je n'arrive pas à gérer tous les courriels qui me sont envoyés au sujet de l'amendement. La Western Grain Elevator Association, la Cargill Limitée, l'Association des déshydrateurs canadiens, les Produits forestiers du Canada Ltée, Tolko Industries Inc., Millar Western Forest Products Ltd., la Coalition des expéditeurs par rail et l'Association canadienne du gaz propane m'envoient des messages pour me dire qu'ils s'opposent à cet amendement. Je veux que les membres du comité le sachent.

**Le président:** Merci.

Monsieur Fast.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je voulais simplement dire que cette loi vise à éviter aux expéditeurs les coûts très élevés qu'ils devraient supporter pour régler ces différends. Le mot « également » crée énormément d'ambiguïté dans les amendements que nous examinons, et il est pratiquement certain que les expéditeurs vont devoir se battre pendant des années devant les tribunaux pour déterminer ce que signifie vraiment cet « également » et à quoi il s'applique. En bout de ligne, les expéditeurs pourraient bien se retrouver avec un résultat qu'ils ne souhaitent pas. La réaction négative de pratiquement toute l'industrie au sujet de l'amendement me semble indiquer clairement que ce mot ne devrait pas être ajouté.

Je crois comprendre les motifs de M. Carrier. Nous avons le même but et nous voulons faire en sorte que tous les expéditeurs soient traités équitablement. Mais compte tenu de la diversité du Canada, la situation d'une industrie donnée peut être très différente dans diverses régions du pays. Pour cette raison, l'application uniforme

d'une règle à l'ensemble du pays risque vraiment de s'avérer contre-productive.

Je crois que M. Carrier devrait sérieusement songer à retirer cet amendement qui va à l'encontre de ce que M. Carrier tente de faire.

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

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 7 est adopté.)

(Les articles 8 et 9 sont adoptés.)

● (0925)

**Le président:** Allons-nous conserver le titre?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Voulons-nous adopter le projet de loi modifié?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le président doit-il renvoyer à la Chambre le projet de loi modifié?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le comité doit-il demander une réimpression du projet de loi modifié, pour que la Chambre puisse l'utiliser à l'étape du rapport? Je crois que cela ne sera pas nécessaire, puisqu'il s'agit d'un amendement très simple.

Je vous pose à nouveau la question, mais pensez aux arbres.

Le comité doit-il demander une réimpression du projet de loi modifié, pour que la Chambre puisse l'utiliser à l'étape du rapport?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci. Il sera réimprimé, mais sur papier recyclé.

Je vous remercie d'avoir si bien collaboré à l'étude de ce projet de loi.

À titre d'information, je vous annonce que nous traiterons jeudi prochain de la sécurité dans le transport ferroviaire — il s'agit d'une motion de M. Bell —, et les représentants de Transports Canada viendront répondre à nos questions.

Le mardi 11 décembre, je convoque une réunion de sous-comité, et il n'y aura donc pas de réunion pour notre comité ce jour-là, sauf dans le cas de nos collègues qui sont membres du sous-comité. J'espère en outre que le jeudi 13 décembre nous pourrions examiner les programmes d'infrastructures ou le projet de loi qui est actuellement devant la Chambre, le projet de loi C-23..

Allez-y, monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Je crois avoir compris que jeudi prochain, l'étude des infrastructures ne sera pas à l'ordre du jour, tel que prévu initialement. Est-ce bien ce que vous avez mentionné?

[Traduction]

**Le président:** J'ai dit que ce serait l'un ou l'autre. Si le projet de loi C-23 est renvoyé au comité, nous l'examinerons jeudi. Sinon, nous nous pencherons sur les infrastructures.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Il nous semble important de ne pas retarder l'étude des infrastructures, qui était déjà prévue. Si on pouvait maintenir cette étude, nous pourrions ensuite commencer l'étude du projet de loi C-23, si nécessaire.

S'entend-on là-dessus?

[Traduction]

**Le président:** Je veillerai à ce que le sous-comité examine la question mardi. Nous avons décidé que les projets de loi renvoyés à notre comité ont la préséance, mais je veillerai à ce que la question soit examinée à la réunion de mardi.

Est-ce tout? Très bien.

Je déclare donc la séance 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.**