



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 043 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 9 décembre 2010

—
Président

M. Larry Miller

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 9 décembre 2010

•(0845)

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.)): Bonjour à tous. La séance de ce matin portera sur une discussion de la situation des chemins de fer. Le président m'a informé qu'il serait en retard. Il m'a demandé de le remplacer en ma qualité de vice-président.

Une voix: La soirée d'hier a été longue.

Le vice-président (L'hon. Mark Eyking): Oui, en effet. Les conservateurs ont chanté en coeur hier soir, et il est bon de constater qu'ils sont tous très joyeux.

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président (L'hon. Mark Eyking): Quoi qu'il en soit, revenons à nos moutons. Nous avons quelques questions d'ordre administratif à régler. Notre greffière...

Tout va bien, madame Bonsant?

[Français]

Mme France Bonsant (Compton—Stanstead, BQ): Bien sûr.

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Mark Eyking): Lors de notre dernière séance, nous avons manifesté notre déception à la nouvelle que les représentants de Transports Canada n'allaient pas se présenter. Par conséquent, notre greffière a envoyé une autre invitation. Elle a aussi pris le soin de préciser dans son courriel le fait que Transports Canada doit comprendre que, à la suite de nos discussions, les fonctionnaires du ministère étaient invités pour témoigner sur des enjeux précis concernant le coût du transport des céréales par chemin de fer.

Chloe a reçu une réponse. Voici ce que dit la réponse: « Je vous présente mes excuses de ne pas avoir répondu plus tôt. Ce matin, j'ai appris que les fonctionnaires du ministère disaient que oui... On confirmait qu'il était entendu qu'on invitait les fonctionnaires à une discussion sur le coût du transport des céréales par chemin de fer, et nous serons ravis de comparaître devant le comité plus tard à ce sujet. » C'est une façon de refuser notre invitation, mais les fonctionnaires sont prêts à se présenter devant le comité plus tard. Je ne sais pas s'il vaut la peine d'en parler plus longuement. Je suppose que Transports Canada nous répond que les fonctionnaires sont prêts à comparaître plus tard.

Y a-t-il quelqu'un qui veut ajouter quelque chose?

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Oui, monsieur le président. Je pense que nous devrions aviser les fonctionnaires de Transports Canada que cette réponse est inacceptable.

Au besoin, nous pourrions assigner Transports Canada à comparaître. S'il est vrai que les fonctionnaires sont prêts à comparaître plus tard, je suppose que l'assignation n'est pas nécessaire, mais je pense que le comité doit envoyer un avis.

Aucun député, quel que soit son parti, ne peut se contenter de ce genre de réponse inadéquate, surtout quand un comité invite des fonctionnaires d'un ministère à comparaître sur un sujet qui est d'une importance capitale pour le Canada rural, en particulier pour les agriculteurs en l'occurrence. C'est tout simplement inacceptable, et je pense qu'on doit leur signaler officiellement.

•(0850)

Le vice-président (L'hon. Mark Eyking): Quelqu'un veut-il ajouter autre chose?

Monsieur Lemieux.

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): Je pense que le comité a fait de son mieux en l'occurrence. On a demandé au président, lors de la dernière séance, de faire des démarches auprès du ministre et de son équipe pour leur faire part que nous voulions que les fonctionnaires du ministère comparaissent devant nous. Cela a été fait. Je pense qu'on est en train de mener un examen des services offerts par le ministère, et ils souhaitent sans doute comparaître une fois que les résultats seront publiés, pas avant. S'ils comparaissaient avant, ils ne pourront pas dire grand-chose. Je vois là une explication.

Le vice-président (L'hon. Mark Eyking): J'essaie de cerner cette situation avant de passer à l'audition de nos témoins. Tous les membres du comité souhaitent vivement entendre les fonctionnaires. Serait-il de mise d'envoyer une lettre pour exprimer notre mécontentement face à leur absence? Cela vous convient-il?

Des voix: Oui.

Le vice-président (L'hon. Mark Eyking): Très bien. Une lettre adressée au ministre? Bien.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Ce rapport est très important, comme l'a dit Wayne et notre propre parti. Je propose d'allouer du temps l'année prochaine à ce rapport et de leur dire, lorsqu'ils assisteront à la prochaine réunion du comité, que nous voulons qu'ils viennent.

Le vice-président (L'hon. Mark Eyking): Oui, nous leur dirons quand. Nous allons probablement rédiger une lettre, n'est-ce pas? Nous allons probablement écrire directement au ministre. Il y a deux ministres qui sont responsables ici...

M. Brian Storseth: Je pense qu'en toute justice, monsieur le président, nous devrions aborder cette question après l'audition de nos témoins.

Le vice-président (L'hon. Mark Eyking): Nous avons une lettre, mais je ne pense pas que nous allons l'aborder. Au bout du compte, ils ne sont pas ici. Je pense que nous devrions exprimer notre mécontentement au ministre et lui dire que nous allons demander aux fonctionnaires de venir à la prochaine...

M. Pierre Lemieux: Peut-être pourrions-nous en parler à la fin de la réunion, monsieur le président. Ils ont une lettre; ils y mentionnent une raison. Tout cela est en lien avec l'examen exhaustif des services qui est en cours. Ils sont en train de l'effectuer maintenant. Ils disent que s'ils venaient, ils ne pourraient pas répondre aux questions avant la fin de l'examen des services.

Le vice-président (L'hon. Mark Eyking): Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Monsieur le président, là n'est pas la question.

L'important, c'est qu'un comité parlementaire...

M. Pierre Lemieux: C'est tout à fait pertinent.

L'hon. Wayne Easter: Peu m'importe s'ils effectuent 20 examens. Un comité parlementaire représentant les Canadiens et un comité axé sur l'agriculture et l'agroalimentaire a demandé aux fonctionnaires de venir témoigner devant le comité.

Les excuses ne sont pas acceptables. Nous leur avons demandé de venir, nous avons des raisons de croire qu'ils devraient être ici, et ils devraient se présenter. Je n'accepte pas cette réponse. S'ils veulent venir ici, s'asseoir dans le fauteuil et nous expliquer ce qu'ils ont mis dans cette lettre, ils ont tout à fait le droit de le faire, mais ce genre de réponse est inacceptable.

Et je ne pense pas, Pierre, que vous devriez les défendre.

Le vice-président (L'hon. Mark Eyking): Monsieur Lemieux.

M. Pierre Lemieux: Merci, monsieur le président.

Je ne les défends pas...

L'hon. Wayne Easter: Vous les défendez.

M. Pierre Lemieux: Je vous parle de ce qui est inclus dans la lettre dont vous êtes saisis, qui a été distribuée à tous les membres du comité, parce qu'on ne l'a pas dit à haute voix devant le comité.

De plus, s'ils ne se présentaient pas au comité et ne pouvaient pas répondre aux questions, vous seriez le premier à les critiquer et à leur dire qu'ils auraient dû aviser le comité de ce fait avant de gaspiller le temps du comité en se présentant et en monopolisant du temps précieux qui pourrait être alloué à des témoins. Je pense que leur démarche est raisonnable.

Le comité, lorsqu'il invite des fonctionnaires, ne sait pas au départ ce qui se passe au sein du ministère. Il ne sait pas où on en est avec un examen particulier. Comment pourrait-il le savoir? Le dialogue a maintenant été entamé. Ils n'ont pas dit qu'ils ne viendraient pas; ils ont seulement dit que ce n'était pas le moment idéal. C'est une démarche raisonnable. Ils n'ont jamais dit qu'ils ne viendraient pas. Ils ont dit qu'ils comparaitraient, mais qu'ils préféreraient le faire après l'examen. À mon avis, c'est sensé.

Il est tout à fait inutile de convoquer des témoins, monsieur le président, s'ils ne peuvent répondre à aucune question sur le sujet même que nous voulons aborder. Cela n'a absolument pas de sens. Ils gaspilleraient le temps du comité, et il faudrait déplacer d'autres témoins. Dans quel but? Il est mieux de procéder ainsi: nous les avons invités sans savoir que l'examen était en cours. Ils nous ont répondu que l'examen avait été entamé et qu'ils viendraient à un moment qui serait opportun afin de pouvoir répondre à nos questions.

C'est raisonnable, et ils ont affirmé vouloir venir.

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Comme vous l'avez demandé, j'ai discuté de la question avec le ministre. Il a dit... Il ne s'est pas engagé. Il a dit essentiellement que dès que l'examen sera terminé, les fonctionnaires viendront

témoigner. Il a aussi dit qu'il pouvait envoyer du personnel, mais que celui-ci ne pourrait répondre à aucune question à l'heure actuelle. Voilà ce qui s'est passé. Que cela nous plaise ou non, c'est ce qui s'est passé. Mais il a pris cet engagement. C'est la première fois que je vois la lettre. Je savais que cela s'en venait; ils ont dit qu'ils se présenteraient ici ce matin. C'est malheureux, mais c'est la réalité.

Je pense que nous devrions passer...

Je suis désolé. Je ne vous avais pas vu, André.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Premièrement, je voulais dire que Pierre a parlé d'une lettre qu'on avait sous les yeux, mais je ne l'ai pas et France ne l'a pas non plus.

Deuxièmement, il y a seulement des députés et des ministres qui peuvent...

• (0855)

[Traduction]

Le président: Je suis désolé, André.

Une voix: Nous n'avons pas d'interprétation.

Le président: André, pourriez-vous reprendre?

[Français]

M. André Bellavance: Je disais que Pierre parlait d'une lettre que l'on avait sous les yeux, mais je ne l'ai pas et France ne l'a pas non plus.

Ensuite, je voulais juste rappeler au comité que seuls les ministres et les députés peuvent refuser de comparaître devant un comité.

Ils disent qu'ils vont peut-être venir à un moment donné, mais il faudrait être assez fermes avec les gens de la fonction publique parce que, si ma mémoire est bonne, ce n'est pas la première fois que le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire demande à des fonctionnaires de témoigner et qu'ils veulent le faire au moment qui leur convient. Cependant, nous avons des impératifs liés à l'ordre du jour.

Je ne pense pas que l'on soit si exigeant en demandant qu'ils viennent telle ou telle journée quand on donne un délai raisonnable. Je comprends que ce puisse être difficile de leur demander de comparaître à 8 h 45 si on leur demande par écrit, la veille, à 17 h. Dans ce cas, je peux comprendre que ce soit difficile, mais quand le délai est raisonnable, je ne comprends pas qu'ils ne soient pas capables de trouver quelqu'un au ministère qui puisse parler du problème relatif aux chemins de fer.

Larry, je pense que tu n'étais pas là plus tôt, mais la suggestion était de faire savoir notre mécontentement et de trouver une plage horaire pour qu'ils puissent comparaître.

[Traduction]

Le président: Je peux sans contredit en parler dans cette lettre, si vous le souhaitez. Je voulais seulement préciser que j'ignore qui a affirmé que la lettre avait été distribuée à tous les membres du comité; ce n'est pas moi. Et elle n'a pas été remise à tous les membres du comité, pour autant que je sache.

N'est-ce pas?

Elle est arrivé ce matin, André.

M. Pierre Lemieux: Très bien, monsieur le président. D'abord, je n'ai pas dit qu'elle avait été distribuée à tous les membres du comité. J'ai dit que tous les membres du comité en avaient été saisis, ce qui veut dire que la greffière en avait saisi les membres du comité.

La greffière du comité (Mme Chloé O'Shaughnessy): Je viens tout juste de la recevoir, donc je n'ai pas pu... J'ai seulement un exemplaire.

M. Pierre Lemieux: Mais alors, d'où ai-je obtenu mon exemplaire? Je ne sais pas d'où il vient, alors...

Enfin, monsieur le président, je tiens également à préciser qu'ils n'ont pas refusé de venir. Je pense que c'est important. Ils ne refusent pas de se présenter. Cela se produit de temps à autre au comité lorsque nous invitons des témoins, que ce soit des témoins du gouvernement ou de l'industrie. Même des représentants de l'industrie ne peuvent pas toujours venir lorsque le comité les convie. Nous n'en faisons pas un bras de fer; nous convenons simplement d'une autre date. Voilà ce qui se passe maintenant, et rien d'autre.

Monsieur le président, afin de fournir à mes collègues les renseignements contenus dans la lettre, je pense qu'il vaut la peine de la lire pour qu'elle soit consignée dans le compte rendu. Alors je vous demanderais, à vous ou à la greffière, de lire la lettre à haute voix. Elle sera traduite pour mes collègues du Bloc, ce qui leur permettra de mieux comprendre ce qu'elle contient. Maintenant, ils n'en ont pas d'exemplaire.

Le président: Si tout le monde avait un exemplaire, je n'aurais pas besoin de la lire, et nous pourrions commencer avec nos témoins.

Cela vous convient-il?

L'hon. Mark Eyking: Monsieur le président, à mon avis, nous ne respectons pas les règles. Lorsque j'ai commencé à présider la réunion, je n'étais pas saisi d'une lettre. La lettre n'est pas traduite. Cette lettre est...

En ce qui me concerne, ils ne sont pas ici, et ils devraient l'être. Le comité voulait qu'ils soient ici. Nous leur avons donné un préavis. Cette lettre, c'est de la foutaise, et je pense que nous devrions passer à autre chose et envoyer une lettre au ministre pour exprimer notre mécontentement. Maintenant, si vous voulez distribuer cette lettre et la faire traduire, allez-y.

Le président: Quelqu'un a proposé déjà que j'écrive une lettre, et je le ferai.

Pouvons-nous poursuivre?

M. Pierre Lemieux: Non, monsieur le président. Cette lettre est adressée au président.

Le président: Oui, c'est exact.

M. Pierre Lemieux: Elle est adressée à vous; elle doit être divulguée au comité. Alors je vais la lire aux fins du compte rendu, parce que lorsqu'ils expriment leur indignation, ils ne savent pas pourquoi. Ils ne font que l'exprimer relativement à une lettre dont ils ne connaissent pas la teneur. Cela n'a aucun sens, donc...

Le président: D'accord. Eh bien, ce que je pense que nous allons faire, monsieur Lemieux, c'est de veiller à ce que tout le monde en ait un exemplaire. Je ne pense pas qu'elle doit être lue et nous allons poursuivre...

M. Pierre Lemieux: Non, je veux la lire, parce que je veux que les membres du comité comprennent ce qu'elle contient, et ainsi vous ne serez peut-être pas obligé d'écrire au ministre...

Le président: Est-ce que le fait de distribuer des exemplaires ne produirait pas le même effet, monsieur Lemieux?

Une voix: Lisez-la maintenant.

M. Pierre Lemieux: Faites-la lire maintenant. Par ailleurs...

L'hon. Wayne Easter: J'invoque le Règlement, monsieur le président...

M. Pierre Lemieux: Ah, misère...

L'hon. Wayne Easter: ... nous leur avons demandé ici.

M. Pierre Lemieux: C'est vous qui avez commencé.

L'hon. Wayne Easter: Je vais prendre connaissance de la lettre et voir ce qu'elle contient. Nous voulions qu'ils soient ici. Nous permettons actuellement à Transports Canada, parce que ses représentants ne sont pas ici, de perdre le temps de nos témoins sur une question importante. Je ne veux pas que nous perdions du temps avec cette lettre lorsque les représentants ne sont pas ici pour répondre aux questions.

M. Pierre Lemieux: Alors arrêtez de nous interrompre et laissez-lui la lire. Vous êtes celui qui présentez des rappels au Règlement.

L'hon. Wayne Easter: Je veux voir les représentants de Transports Canada et non pas Pierre Lemieux.

M. Pierre Lemieux: Non, mais, monsieur le président, c'est un point important. Je veux lire ici un des paragraphes clés. On s'adresse au président de la façon suivante: Comme vous le savez, le gouvernement entreprend à l'heure actuelle un examen exhaustif du transport des marchandises par chemin de fer. Cet examen met l'accent sur le rendement pour les actionnaires participant au système logistique ferroviaire — qui vise essentiellement les lignes ferroviaires, mais également les expéditeurs, les ports et les exploitants de terminaux. Un groupe d'experts externe s'emploie à préparer un rapport final pour le soumettre à l'étude du gouvernement, rapport qui devrait être terminé d'ici la fin de l'année. On s'attend à ce que l'examen permette de déterminer des façons d'améliorer l'efficacité, l'efficacité et la fiabilité de la chaîne logistique des transports ferroviaires, qui est essentielle pour la compétitivité économique du Canada. Une fois que le rapport sera publié, le gouvernement prendra une décision quant à sa réponse au rapport.

Il est important de permettre au groupe d'experts de terminer ses recommandations avant que le gouvernement ne présente ses préoccupations sur les questions ayant trait au transport des marchandises par rail, y compris les questions soulevées par les producteurs agricoles concernant les coûts et les services ferroviaires. Il serait prématuré pour les fonctionnaires de Transports Canada de comparaître devant le comité pendant que le groupe d'experts poursuit ses travaux.

Une fois que l'examen sera terminé et que le gouvernement aura pris ses décisions relativement aux prochaines étapes, les fonctionnaires de Transports Canada seront heureux de comparaître devant le comité permanent pour discuter des questions ayant trait au transport ferroviaire dans le secteur de l'agriculture.

● (0900)

Le président: Merci. Je pense que les membres auraient tout aussi bien pu lire ce passage par eux-mêmes.

Nous allons passer à nos témoins...

L'hon. Wayne Easter: J'ai un dernier point à soulever, monsieur le président...

Le président: Oui.

L'hon. Wayne Easter: ... à savoir pourquoi cette lettre n'a aucune valeur.

Si vous regardez l'ordre du jour, vous verrez que conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous faisons une étude des « coûts des services ferroviaires ». La réponse de Transports Canada porte sur un examen des services; ce n'est pas à ce sujet que nous leur avons demandé de venir témoigner. Nous voulons qu'ils répondent à nos questions à savoir pourquoi on permet aux entreprises de chemin de fer d'exiger des prix exorbitants aux agriculteurs, et ce, d'après une étude de la Commission canadienne du blé, à hauteur de 275 millions en 2008 et en 2009.

Voilà la raison pour laquelle ils ont été convoqués, et cette excuse est inacceptable.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à nos témoins de la Fédération canadienne de l'agriculture, MM. Banack et Oberg.

Lequel d'entre vous présentera une déclaration liminaire?

Monsieur Banack? Vous avez 10 minutes.

M. Humphrey Banack (directeur, Fédération canadienne de l'agriculture): Bonjour.

Il est intéressant d'entendre parler de l'examen des services ferroviaires. En tant que représentant de l'industrie, nous attendons tous de voir ce qui résultera de cette étude à la fin de janvier. Nous attendons de voir quels seront les résultats. Je suis sûr que vous aurez une réponse de notre part à ce moment-là.

Bonjour. Je vous remercie de votre attention.

Je m'appelle Humphrey Banack et je suis le président du groupe Wild Rose Agricultural Producers, la plus importante organisation agricole générale de l'Alberta financée par les producteurs. J'ai rencontré plusieurs d'entre vous en octobre pour discuter du processus d'examen des services ferroviaires.

À ce moment-là, je procédais au déversement de graines de canola d'une valeur de 225 000 \$ parce que le service ferroviaire était inadéquat pour ce qui est de respecter les contrats en place. À ce jour, j'ai pu assurer le transport de la moitié de cette récolte, et j'espère pouvoir transporter le reste d'ici la fin de l'année. Les silos terminaux de l'intérieur que nous utilisons connaissent un retard de 40 p. 100 des expéditions en raison du mauvais service ferroviaire à ce jour.

C'était une petite mise en contexte. Même si c'est une question importante, aujourd'hui, notre objectif consiste à vous parler des tarifs des services ferroviaires dans l'Ouest du Canada.

Je vous remercie particulièrement de nous donner l'occasion de vous parler au nom de la Fédération canadienne de l'agriculture. Je suis accompagné aujourd'hui d'Allen Oberg, président du conseil d'administration de la Commission canadienne du blé. Nous sommes ici aujourd'hui au nom de la Fédération canadienne de l'agriculture, une fédération pancanadienne réunissant des organisations agricoles générales, des groupes de produits de base à caractère sectoriel et des coopératives. Je fais partie du conseil d'administration de la FCA et Allen est membre du conseil national de la FCA.

Mon épouse et moi exploitons une installation agricole avec mon frère et ma belle-soeur près de Round Hill en Alberta, c'est-à-dire dans la zone centrale de l'Alberta. Le transport constitue l'une des principales dépenses de notre ferme, et il en va de même pour toutes les installations agricoles des Prairies, parce que notre région céréalière se situe loin des postes d'exportation.

Aucun autre céréalier dans le monde doit transporter ses céréales sur une aussi grande distance pour atteindre un port. Mon exploitation agricole se situe à 1 100 kilomètres du port par rail de Prince Rupert et à 3 500 kilomètres du fleuve Saint-Laurent. Les

agriculteurs américains doivent transporter leurs produits sur une distance beaucoup moins importante pour atteindre leur point d'exportation. Les agriculteurs en Australie et en Ukraine ne se situent qu'à environ 300 kilomètres d'un port maritime.

Il ne faut pas oublier non plus que dans l'Ouest canadien, nous devons transporter nos céréales par voie ferrée parce qu'il n'existe pas d'autres solutions de rechange rentables. Les agriculteurs australiens et ukrainiens et une grande partie des agriculteurs américains peuvent faire un choix entre deux ou trois modes de transport pour rejoindre la mer.

Comme vous le savez, un groupe d'experts nommés par le gouvernement a récemment publié son rapport intérimaire sur l'examen des questions et des problèmes liés au système de logistique du service ferroviaire au Canada. La FCA est satisfaite de l'examen approfondi du groupe d'experts et de son analyse de la situation actuelle à laquelle doivent faire face les expéditeurs par chemin de fer, y compris les céréaliers de l'Ouest canadien.

Le rapport présente un reflet exact des problèmes que doivent surmonter les céréaliers lorsqu'ils veulent expédier leurs céréales à des points d'exportation. Comme le signale le rapport, le défi le plus important que doivent relever les agriculteurs est l'emprise sur le marché exercée par les chemins de fer et le manque de concurrence entre les chemins de fer.

Cette situation se traduit par un rendement inadéquat et des coûts excessifs pour les céréaliers de l'Ouest du Canada. Lorsque le tarif du Nid-de-Corbeau a été remplacé par le plafond des revenus actuels en l'an 2000, les gains en productivité subséquents devaient être partagés avec les agriculteurs. À ce moment-là, le gouvernement fédéral espérait que les pressions de la concurrence et que les forces du marché se traduiraient par des coûts de transport moins élevés en raison des gains de productivité. Malheureusement, en raison du quasi-monopole détenu par les chemins de fer, cela ne s'est pas réalisé.

La FCA reconnaît que le mandat du groupe d'experts pour l'examen des services excluait précisément les coûts ou les questions liées aux tarifs, y compris les tarifs marchandises, le plafond des recettes, les frais accessoires et les questions ayant trait à un accès concurrentiel. Toutefois, le comité de révision a signalé de nombreux problèmes liés aux tarifs ferroviaires, et pour les céréaliers de l'Ouest du Canada, cela est de toute première importance. Notre message est clair: le gouvernement du Canada doit mettre sur pied un examen des tarifs ferroviaires immédiatement, et non pas dans un an ni dans deux ans.

En raison des pluies dévastatrices de ce printemps, les agriculteurs viennent juste d'engranger une récolte de mauvaise qualité. Parallèlement, le ministre Strahl s'est engagé seulement à « réfléchir » à la possibilité de la tenue d'un examen des tarifs une fois que l'examen des services actuels sera terminé. D'une façon ou d'une autre, nous devons vous faire comprendre, nos représentants élus, qu'il s'agit de deux questions distinctes qui touchent deux groupes d'experts et d'analystes tout à fait différents, et que chaque année où nous reportons cette étude fait en sorte qu'une autre année s'écoule pendant laquelle les agriculteurs doivent payer des millions de dollars de plus que leur juste part.

Les tarifs marchandises doivent être fondés sur les coûts réels, et non pas sur des révisions annuelles découlant de formules périmées. Cela fera bientôt près de 20 ans depuis le dernier examen complet des tarifs ferroviaires. Les pratiques agricoles ont beaucoup évolué dans cette période. Les chemins de fer sont fiers de dire à quiconque veut les entendre qu'ils ne fonctionnent pas du tout de la même façon qu'ils le faisaient à cette époque, ainsi, les tarifs marchandises doivent être fondés sur la réalité contemporaine et non pas sur ce qui se faisait il y a 20 ans.

• (0905)

J'aimerais maintenant céder la parole à mon collègue Allen Oberg.

M. Allen Oberg (membre, Conseil national, Fédération canadienne de l'agriculture): Merci, Humphrey.

Comme Humphrey l'a dit, je m'appelle Allen Oberg. Mon frère et moi avons une exploitation céréalière et bovine près de Forestburg, en Alberta. Depuis 2002, je suis l'un des directeurs de la Commission canadienne du blé élu par les agriculteurs et j'ai été élu président du conseil en juin dernier.

Plus tôt cette année, une vaste coalition d'associations agricoles dirigées par la FCA a rendu publique une importante étude qui confirme ce que les producteurs de céréales de l'Ouest canadien savent depuis quelques années: que nous payons plus que notre juste part du transport ferroviaire.

Cette étude a été commandée par la Commission canadienne du blé et réalisée par un analyste des chemins de fer très respecté et très expérimenté, John Edsforth, de Travacon Research. M. Edsforth a examiné le transport ferroviaire dans l'Ouest canadien pour les campagnes agricoles de 2007-2008 et de 2008-2009. Nous vous avons apporté des exemplaires de cette étude.

J'aimerais dire rapidement un mot au sujet de l'approche de M. Edsforth. Il a examiné les services de transport des marchandises par chemin de fer en utilisant un repère particulier, à savoir 20 p. 100 des coûts variables liés au volume. C'est le même repère utilisé dans l'ancienne Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la LTGO, pour assurer un rendement juste et équitable aux sociétés ferroviaires. Selon l'Office des transports du Canada, ce pourcentage représente également la contribution moyenne du système au transport ferroviaire. Selon Travacon Research, ce niveau de 20 p. 100 est le maximum possible pour assurer un marché concurrentiel.

À l'aide de ce repère, M. Edsforth a conclu que pour les deux campagnes agricoles de 2007-2008 et de 2008-2009, les producteurs de céréales de l'Ouest canadien ont payé 123 millions et 275 millions de dollars de plus que ce qui aurait été jugé équitable en vertu de la LTGO. Cela correspond à 4,61 \$ la tonne de trop pour 2007-2008 et à 8,81 \$ la tonne de trop pour 2008-2009. Pour ces deux campagnes agricoles, cela représente donc une moyenne de 6,87 \$ la tonne de plus que ce qui était considéré juste et adéquat en vertu de la LTGO. Cela n'est pas vrai que pour le blé et l'orge commercialisés par les agriculteurs de l'Ouest canadien.

Pour vous donner une idée de ce que cela représente pour les agriculteurs des Prairies, permettez-moi de vous parler de ma ferme. Je suis situé à 1 056 kilomètres par chemin de fer du port de Prince Rupert. Au cours des deux dernières campagnes agricoles, j'ai expédié en moyenne 3 660 tonnes de grains. Si je multiplie ce montant par 4,61 \$ et par 8,81 \$, cela veut dire que j'ai payé entre 17 000 et 32 000 \$ de plus que ce que j'aurais payé en vertu de la LTGO. Et c'est juste moi, juste ma ferme, et juste pour une année.

Au total, les agriculteurs versent 200 millions de dollars de plus que ce qui était considéré juste en vertu de la LTGO, et ce chaque

année. Un agriculteur qui voudrait savoir ce que cela représente pour sa ferme peut utiliser un simple calculateur en ligne pour le savoir. Il n'a qu'à entrer le nombre de tonnes qu'il a livré et le calculateur indique le montant qu'il aurait pu autrement garder dans sa ferme. À propos, ce calculateur se trouve sur le site de la Fédération canadienne de l'agriculture.

Comment en sommes-nous arrivés là? Eh bien, ce n'est pas un grand mystère. Nous en sommes là à cause d'un énorme regroupement de l'infrastructure ferroviaire. Plus d'un millier d'éleveurs des Prairies ont fermé depuis les années 1990. Aujourd'hui, il ne reste plus que 240 éleveurs à grains pour toute la région des Prairies.

Il fallait que le système devienne plus efficace, et c'est maintenant chose faite. Aujourd'hui, les chemins de fer expédient une plus grande quantité de grains en même temps. Ils peuvent charger davantage de grains en faisant moins d'arrêts; ils font donc des économies, ce qui est une bonne chose. Nous voulons que le système soit plus efficace et nous voulons que les compagnies ferroviaires réalisent un bénéfice raisonnable. Mais, étant les principaux clients des chemins de fer, les producteurs de céréales de l'Ouest du Canada croient qu'une partie de ces économies devraient nous revenir.

En fait, c'est justement le contraire qui est arrivé. Au cours des 15 dernières années, les tarifs marchandises ont continué à augmenter et, à cause de la fermeture de milliers d'éleveurs, les producteurs sont obligés de transporter leurs grains par camion sur de plus longues distances.

• (0910)

Il existe depuis l'an 2000 un plafond de recettes pour le revenu des sociétés ferroviaires canadiennes en ce qui concerne le transport du grain. Ce plafond tient notamment compte du volume du grain transporté, des fluctuations dans les prix du carburant et de l'inflation, mais il ne tient pas compte des véritables coûts des services ferroviaires. Lorsque ces coûts chutent en raison d'un meilleur rendement, les agriculteurs ne bénéficient pas de ces gains même s'ils ont contribué directement à les augmenter. Les agriculteurs perdent des millions de dollars chaque année en attendant que le gouvernement du Canada exige la tenue d'un examen des coûts du transport ferroviaire.

J'aimerais répéter ce que j'ai dit. Personne ne s'oppose à avoir un système ferroviaire rentable au Canada. En revanche, les agriculteurs ne peuvent pas continuer à assumer une part injuste de ce fardeau. Les tarifs marchandises doivent être justes, à la fois pour les agriculteurs et les sociétés ferroviaires. Il ne faut pas se demander pourquoi il faudrait avoir un examen des coûts des services ferroviaires. Il faudrait plutôt se demander comment l'on peut se permettre de ne pas en avoir un.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, messieurs.

Cédons maintenant la parole à Pulse Canada, avec M. Bacon.

Vous avez 10 minutes.

M. Gordon Bacon (directeur exécutif, Pulse Canada): Bonjour, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs les députés.

J'aimerais très rapidement vous dire que Pulse Canada est une organisation nationale constituée d'organisations d'agriculteurs qui proviennent de chacune des provinces qui produisent une quantité importante de légumineuses ainsi que des membres de l'Association canadienne des cultures spéciales, composée de transformateurs et d'exportateurs de pois, de haricots, de lentilles, de pois chiches, de graines à canaris, de moutarde, de sarrasin et de tournesol.

Tous les témoins qui comparaitront au comité sont des hommes d'affaires. Nous mettons l'accent sur les affaires: nous tentons d'augmenter la rentabilité de notre industrie. À Pulse Canada, nous mettons l'accent sur ce qui intéresse toute société, soit tenter de réduire les coûts auxquels font face notre industrie et d'en améliorer la valeur, notamment dans le secteur des légumineuses, puisque nous avons un historique fort positif en matière de santé, de nutrition et de durabilité environnementale.

En ce qui concerne les coûts, nos membres sont principalement préoccupés par le transport. J'aimerais citer une phrase issue du rapport de la Banque mondiale qui permet de bien mettre les choses en perspective: « La prévisibilité est au coeur des coûts généraux engagés par les sociétés dans le domaine de la logistique et elle est donc centrale à leur compétitivité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. »

Le mot clé est la « prévisibilité ». Nous faisons face à un manque de prévisibilité, ce qui engendre des coûts pour notre industrie. Pour cette raison — nous mettons l'accent sur l'importance de répondre aux problèmes des coûts ferroviaires —, Pulse Canada, au cours des quatre dernières années, a mis principalement l'accent sur le transport. Nous avons joué un rôle important auprès de la Coalition of Rail Shippers et nous avons passé beaucoup de temps au cours des deux dernières années sur l'examen des services du transport ferroviaire.

Je voulais vous faire quelques brèves remarques liminaires, et je céderai maintenant la parole à Greg Cherewyk. J'aimerais souligner que, du point de vue de la culture spéciale et des légumineuses, il faut se pencher sur deux domaines relativement aux coûts du transport ferroviaire. Il y a d'abord les tarifs marchandises, mais nous voulons également parler de quelque chose de fort important, soit les coûts assumés par les expéditeurs, qui doivent payer pour un service qui est imprévisible.

Greg résumera nos principales conclusions en ce qui concerne ce manque de prévisibilité, à savoir comment cela touche les coûts que nous devons assumer. Nous vous parlerons de ce que nous croyons qu'il faudrait faire pour réduire les frais et augmenter la rentabilité de notre secteur.

● (0915)

M. Greg Cherewyk (directeur général, Pulse Canada): Merci, Gordon.

Vous devriez tous avoir sous les yeux un exemplaire du mémoire auquel je vais me référer. Comme Gordon l'a mentionné, j'aimerais vous parler des facteurs qui touchent le plus les coûts de notre industrie.

À la page 2, vous verrez un bref résumé de l'examen des services de transport des marchandises par chemin de fer. J'aimerais attirer votre attention sur le premier point, « Huit rapports d'analyse quantitative ». Ce qui distingue cet examen de l'approche prise par le gouvernement, c'est que nous avons examiné les faits. Nous nous sommes écartés des rencontres à l'hôtel de ville, des sondages remplis par les expéditeurs et des questionnaires. Nous avons mis l'accent sur les preuves. Nous avons quantifié les services. C'est grâce à Transports Canada que nous avons prôné cette approche.

Qu'en est-il des faits? À la page 3, et j'ai résumé une citation clé qui porte sur le rendement des chemins de fer pour ce qui est de répondre à la demande. Les deux chemins de fer ont de concert répondu à 100 p. 100 de la demande 49 p. 100 du temps seulement. Ils répondaient à 75 p. 100 de la demande environ 57 p. 100 du temps. Si vous regardez la dernière phrase de la diapositive, vous verrez que « ces niveaux moyens de performance masquent les changements de performance d'une semaine à l'autre, qui peuvent être très importants ».

À la page 4, nous examinons comment les chemins de fer respectaient les engagements — nous ne parlons pas ici de répondre à la demande, mais plutôt de répondre à l'engagement qu'ils avaient pris auprès de leurs clients: « Les expéditeurs inclus dans cette analyse ont reçu 90 p. 100 de l'approvisionnement planifié des wagons à la date planifiée seulement dans 12 à 28 p. 100 des cas pendant la période d'enquête. »

Passons maintenant à l'évaluation des chemins de fer en ce qui concerne la priorité accordée au client. À la page 5, nous indiquons que « les taux d'erreur élevés — taux d'erreur des factures entre 20 et 70 p. 100 — observés par les clients ont conduit un grand nombre d'entreprises à affecter du personnel pour surveiller plus étroitement et vérifier les factures de surestimation ». Il s'agit des factures reflées à nos membres s'ils n'ont pas chargé leurs wagons en 24 heures. Dans notre industrie, bon nombre de nos clients embauchent du personnel à temps partiel ou à temps plein tout simplement pour faire le suivi des frais de surestimation.

À la page 6, on peut voir un point clé en ce qui concerne la contribution à l'efficacité du système. Un des meilleurs cadeaux que l'on pourrait offrir à un fournisseur de services logistiques est une heure d'arrivée prévue. Cela permet aux clients de planifier ses opérations de manière efficace et de travailler avec les intervenants dans la chaîne d'approvisionnement pour s'assurer qu'eux aussi fonctionnent de manière efficace. Et pourtant, « les chemins de fer reconnaissent que l'exactitude de ces informations n'est pas sujette à des mesures... et que la logique informatique... est sujette à un taux d'erreur élevé ».

Je ne vais pas passer en revue tous les points de l'étude et vous parler du temps de déplacement, de la variabilité et des autres conclusions du rapport. J'aimerais passer tout de suite à la conclusion du comité d'experts sur l'examen des services du transport ferroviaire. On y voit que la cause principale des problèmes du service ferroviaire est due à un manque de concurrence ou de force du marché qui réduit la reddition de comptes du service ferroviaire en matière de rendement. Cela a mené à un service moins efficace.

À la page 7, à la dernière phrase, on indique: « Il est reconnu depuis longtemps dans le droit du transport que des règlements sont requis pour lutter contre l'abus éventuel de la puissance commerciale par les chemins de fer. » À la page 8, le comité d'experts indique qu'« il n'existe aucune façon pratique d'accroître directement la concurrence ferroviaire » et que l'efficacité des dispositions existantes de la Loi sur les transports au Canada n'a pas mené à un service « raisonnablement adéquat ».

À la page 9, on voit que le comité d'experts « estime que les résultats des travaux de recherche de la phase I... auraient été très différents » si les expéditeurs avaient eu « accès à une concurrence efficace ou à des outils de réglementation efficaces ». À la page 10, le comité « reconnaît aussi que des lois et des règlements efficaces peuvent être nécessaires pour favoriser un environnement qui encourage la prise de solutions commerciales ».

Mais, à la page 11, au lieu de suivre ce processus logique, le comité le met de côté et suggère que les chemins de fer mettent en oeuvre volontairement des améliorations au processus et signent des accords et que, plus tard — en 2013 —, le gouvernement revienne pour examiner ces processus afin de voir si des progrès ont été accomplis. Je n'ai pas besoin de vous dire comment la collectivité des expéditeurs perçoit ces recommandations qui disent en fait que l'on a besoin de ne rien faire et que quelqu'un d'autre devrait examiner de nouveau cette question ultérieurement.

J'aimerais maintenant vous parler du coût de l'inaction. Aux pages 12 et 13, je parle d'un rapport commandé par Pulse Canada à la fin de 2009 et reçu en 2010. Il portait sur le coût que doit assumer notre industrie lorsque les transports ne sont pas fiables et sont imprévisibles. Ce rapport a été fait par SJT Solutions, Logistic & Marketing Services et Mercantile Consulting Venture.

● (0920)

Nous avons examiné le coût d'un service imprévisible et non fiable. Il y a un coût réel — nous le savons, mais nous voulions le quantifier. Nous avons examiné deux façons d'aborder la question: l'analyse qualitative et l'analyse quantitative.

Au cours de l'analyse quantitative, nous avons examiné les répercussions sur notre entreprise au cours de la dernière décennie ou plus. À la page 13, vous verrez une liste de changements apportés à la nature de notre entreprise en raison d'un service non fiable. Je ne vais pas parler de chacun de ces points, mais j'en ferai ressortir quelques-uns.

Vous avez tous entendu parler de la réduction de la disponibilité des conteneurs et de la capacité des navires. Simplement dit, les clients non fiables et irréguliers ne peuvent pas avoir accès à des conteneurs ou à de l'espace sur les navires. Le secteur de l'agriculture en Amérique du Nord est généralement reconnu comme étant le client le moins fiable et le plus irrégulier pour les lignes de navigation. Cela limite certainement notre capacité d'avoir accès à des conteneurs.

Le point numéro trois porte sur la prolongation des créneaux d'expédition. Auparavant, nous pouvions accepter de faire des ventes en quatre semaines dans notre secteur. Cela n'est plus possible. Nous ne soumissionnons plus pour faire de telles ventes car nous ne pouvons pas livrer le produit. Cela change nos marchés d'exportation. Nous avons régulièrement recours à des prolongations de contrat, et des pénalités y sont associées. Cela veut tout simplement dire que nous devons automatiquement inclure les pénalités de contrat lorsque nous calculons les coûts, ce qui signifie moins d'argent dans les poches de nos agriculteurs. Si nous répondons à 100 p. 100 de notre demande 49 p. 100 du temps, nous devons faire des commandes excessives pour atténuer le risque, ce qui crée des inefficiences dans la chaîne d'approvisionnement.

Ce sont là certains des changements à la nature de notre entreprise qui se sont produits au cours de la dernière décennie en raison du manque de fiabilité du service.

Si vous regardez aux pages 14 et 15, je parlerai un peu des coûts associés au manque de fiabilité du service. Il y a trois éléments principaux à examiner lorsqu'on parle des coûts: les coûts différentiels associés au niveau de stocks plus élevés, les pénalités associées aux contrats et aux surestaries, et les coûts associés à la répartition des risques relatifs au manque de fiabilité du transport.

Si on regarde tous ces facteurs — et on les résume à la page 15 pour les lentilles seulement, d'après des données de 2008 — et si l'on tient compte de tous les coûts, soit le coût d'entreposage additionnel, les coûts d'administration, les coûts de main-d'oeuvre, les pénalités,

les surestaries et les coûts de détention des conteneurs, on constate que le coût du manque de fiabilité du service, pour les lentilles seulement, est en moyenne de 11,92 \$.

Si on appliquait ce montant, 11,92 \$, aux exportations totales de lentilles prévues cette année, on arriverait à un chiffre d'environ 14 millions de dollars en perte de revenus attribuables au manque de fiabilité du service pour ce qui est des lentilles uniquement.

En moyenne, nous expédions 30 millions de tonnes de grains, d'oléagineux, de légumineuses à grain et de cultures spéciales chaque année. Je ne dis pas que ce montant de 11,92 \$ s'applique exactement à chacun de ces produits, mais on peut s'attendre à ce que le coût du manque de fiabilité du service soit très élevé.

Les tarifs marchandises sont-ils importants? Le prix du fret est-il important? Absolument. Si vous regardez à la page 16, vous verrez que l'on dit que le prix n'est pas tout. Si c'était le cas, tous les agriculteurs canadiens conduiraient des tracteurs Belarus, comme on les appelle. Si c'était le cas, nous aurions tous des voitures de marque Yugo. Ces deux véhicules sont connus pour leur bas prix et pour leur manque de fiabilité. Lorsqu'ils étaient vendus sur le marché, vous pouviez acheter une Yugo pour moins de 4 000 \$ américains, et si vous l'aviez achetée, vous auriez alors eu ce que *Car Talk* a voté comme étant la pire voiture du millénaire.

Nos membres s'attendent à obtenir un bon rendement pour leurs frais de marchandise. Cela doit demeurer notre principale priorité. La première mesure que peut prendre le gouvernement pour améliorer la rentabilité de l'exploitation agricole, de l'usine de transformation et du bureau d'exportation, c'est d'améliorer le service et de le faire en mettant en place un cadre de réglementation qui oblige tous les intervenants de notre chaîne d'approvisionnement à mettre l'accent sur la prévisibilité dans leurs interactions.

Nous devons tout d'abord définir le niveau de service auquel s'attendent les gens d'affaires. Il conviendrait ensuite de demander si le coût de ce niveau de service est approprié. C'est de cette façon que partout dans le monde, on crée une marque et un service de qualité et constants. C'est de cette façon que nous pouvons nous assurer que notre économie agricole qui dépend des exportations sera concurrentielle.

Encore une fois, ce que demande le secteur des cultures spéciales et des légumineuses à grain, c'est que le gouvernement rédige et adopte immédiatement les dispositions de recours recommandés par le comité dans son rapport intérimaire, qu'il rédige immédiatement une loi pour créer les conditions qui produiront les solutions commerciales que nous cherchons. Nous ne sommes pas si naïfs pour croire que cela se fera immédiatement. Nous savons qu'il faudra mettre en place un processus long et difficile, mais nous avons amplement de preuves pour que des mesures importantes soient prises à cet égard.

● (0925)

Mais il n'est pas nécessaire d'attendre qu'on ait évalué le rendement. Il faut commencer à agir immédiatement. Beaucoup ont laissé entendre que ce n'était pas quelque chose qu'on avait besoin d'entreprendre, mais si l'on ne mesure pas le rendement de ce système après avoir entamé cet examen, il ne sera pas possible de savoir si les améliorations qu'on a demandées ont eu l'incidence souhaitée ni si cette incidence a été durable.

Ce sont là d'importants indicateurs économiques, tout aussi importants que l'évaluation du rendement de vos portes d'entrée alors que vous avez investi des milliards de dollars dans cette infrastructure et que nous sommes très heureux d'en mesurer le rendement aujourd'hui. Nous devons évaluer le rendement de la chaîne d'approvisionnement — la chaîne de montage qui alimente ces portes d'entrée en produits — et nous ne devrions pas être obligés d'attendre pour le faire. On doit commencer aujourd'hui.

Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Nous allons passer aux questions.

Monsieur Easter, vous avez sept minutes.

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

Je vous remercie tous d'être venus aujourd'hui.

Je trouve plutôt étrange que les producteurs de légumineuses à grain ne soient pas d'accord avec la plupart des autres organisations en ce qui concerne l'examen des coûts.

Gordon, vous avez dit que les expéditeurs paient pour des services qui ne sont pas prévisibles. Êtes-vous d'avis qu'ils ne paient pas trop cher? J'imagine que vous avez lu l'étude sur l'examen des coûts. Êtes-vous en train de dire que les chiffres dans cette étude sont erronés?

M. Gordon Bacon: Eh bien, nous ne sommes certainement pas en désaccord avec aucune organisation. Je veux que cela soit bien clair.

Ce que nous avons dit, c'est qu'à notre avis, l'approche et l'ordre logique pour ce qui est d'aborder cette question consistent à définir le service et ce qu'il en coûte, et à décider si ce coût est approprié. Nous avons un système qui a désespérément besoin d'être amélioré. Nous devons parler du rendement de ce système et établir le coût approprié.

J'ai utilisé l'exemple suivant — permettez-moi de l'utiliser encore une fois: dans notre industrie, on peut nous dire que nos marchandises arriveront par chemin de fer le vendredi, de sorte que nous pouvons prendre des arrangements pour le camionnage et la main-d'oeuvre pendant le week-end, mais on ne nous informe pas par la suite que le train ne viendra pas. Donc, si les chemins de fer nous font payer 500 \$ pour nous téléphoner et nous dire que le train ne va pas arriver, soit, mais il y a des coûts énormes intégrés à notre système.

En mettant l'accent sur les tarifs marchandises visibles plutôt que sur les coûts engagés par l'industrie pour le manque de prévisibilité, nous n'allons pas régler le principal problème qui est celui de la prévisibilité du service. Comme Greg l'a dit, on peut alors se demander si les tarifs qui sont demandés pour un service prévisible sont raisonnables.

L'hon. Wayne Easter: Je surnomme le ministère des Transports le « ministère des chemins de fer », car il est toujours prêt à défendre les sociétés ferroviaires. Même le secrétaire parlementaire...

Ne croyez-vous pas qu'on pourrait régler les deux questions en même temps? L'étude démontre clairement que les chemins de fer exagèrent; la ferme de M. Obert se fait surfacturer — escroquer — de 17 000 à 32 000 \$ par année. Multipliez cette somme par le nombre d'agriculteurs et la quantité de marchandises qui sont expédiées. Ne croyez-vous pas qu'il faudrait s'attaquer aux deux problèmes en même temps? Les deux ont une incidence, l'un de ces problèmes étant la surfacturation.

Greg a indiqué plus tôt que l'absence de concurrence mène à un service médiocre. N'est-ce pas aussi ce qui explique la surfacturation,

et ce malgré le plafond de revenu? La situation n'est-elle pas attribuable à l'absence de concurrence et au fait que le gouvernement est trop indulgent?

M. Greg Cherewyk: Les taux actuels s'appliquent au niveau de service actuel. Nous nous attendons à de très grandes améliorations dans la qualité du service. Nous nous attendons à d'énormes améliorations dans la régularité et la fiabilité du service. Nous nous attendons à ce que les accords sur le niveau de service définissent les normes avec précision et prévoient des peines pour le non-respect de ces normes. Tout cela signifie des changements pour les compagnies ferroviaires. Je peux vous garantir qu'elles devront modifier leur structure de coûts.

Nous demandons qu'on s'attaque d'abord à notre priorité, c'est-à-dire qu'on définisse d'abord les attentes en ce qui concerne le service — parce qu'elles sont nouvelles et nombreuses — et qu'on détermine ensuite à quel coût ce service pourra nous être offert.

• (0930)

L'hon. Wayne Easter: Je reviens à ma question initiale: Contestez-vous les chiffres qui figurent dans l'étude de la Commission canadienne du blé?

M. Greg Cherewyk: Absolument pas.

L'hon. Wayne Easter: Bien.

M. Greg Cherewyk: Ce n'est pas une question de chiffres; c'est une question de priorité.

L'hon. Wayne Easter: Il me semble que la CCB et vous tous, en fait, avez fait valoir à l'origine que lorsque les changements ont été apportés et qu'on a instauré un plafond de revenu... Personne ne s'oppose à ce que les sociétés ferroviaires fassent des profits au niveau régional, mais peut-on me dire comment elles se portent ces jours-ci? S'en tirent-elles relativement bien? Quels sont leurs profits? D'après les dernières données que j'ai vues, elles s'en tirent drôlement bien, bien mieux que beaucoup d'agriculteurs.

J'ai une question pour la FCA: Vous qui avez participé aux discussions initiales, ne voulait-on pas permettre aux agriculteurs aussi de profiter des gains en efficacité?

M. Humphrey Banack: En effet. Nous avons notamment examiné le rapport de l'étude Kroeger qui avait été menée en 1999-2000. À la fin de ce rapport, le groupe recommande « la tenue d'un examen sur les gains de productivité et le partage de ces gains... à partir du moment où la plupart des changements globaux attribuables à la réforme se seront probablement produits dans le système ».

Nous estimons qu'un grand nombre de changements se sont produits dans le système, comme la possibilité pour les compagnies ferroviaires de regrouper de nombreux wagons. Il y a maintenant des trains-blocs de 110 wagons, ce qu'on ne voyait jamais en l'an 2000. On constate aussi des gains de productivité dans la main-d'oeuvre et l'utilisation du diesel de locomotive. L'époque des wagons de queue est révolue. Ces gains d'efficacité ont été réalisés. Selon le rapport Kroeger, on devrait maintenant revoir les taux.

L'hon. Wayne Easter: Humphrey, compte tenu du nombre de silos-élévateurs qui ont fermé — je crois vous avoir entendu dire que plus de 1 000 élévateurs étaient fermés et qu'il ne vous en reste plus que 240 —, n'est-il pas vrai que ce sont en fait la communauté agricole et le système de transport provincial, qui impose le contribuable moyen pour financer la construction et l'entretien des autoroutes... Est-ce que ce ne sont pas surtout les agriculteurs qui assument ces coûts additionnels pendant que les sociétés de chemin de fer profitent des gains de productivité?

Je crois que c'est vous, Allen, qui avez dit que sur une période de deux ans, vous payez 6,87 \$ la tonne de trop.

M. Allen Oberg: Oui, c'est exact.

L'hon. Wayne Easter: Donc, manifestement, les compagnies ferroviaires escroquent la communauté agricole, et le gouvernement, pour quelque raison que ce soit, refuse de les obliger à respecter l'intention initiale des changements.

M. Allen Oberg: Aucun mécanisme n'oblige les sociétés ferroviaires à refléter ces gains de productivité aux agriculteurs. Dans le régime précédent, elles pouvaient garder pour elles ces gains d'efficacité pendant quatre ans, jusqu'à ce que les coûts soient revus et que les gains soient transmis aux agriculteurs dans la nouvelle grille tarifaire. Mais depuis qu'il y a un plafond de revenu, il n'y a pas de mécanisme...

L'hon. Wayne Easter: Vous estimez que l'examen des coûts pourrait servir à cela.

M. Allen Oberg: C'est exact.

Le président: Monsieur Easter, votre temps est écoulé.

Monsieur Bellavance, vous avez sept minutes.

[Français]

M. André Bellavance: Merci, monsieur le président.

Monsieur Oberg, c'est à vous que je vais m'adresser. Tout d'abord, la Commission canadienne du blé a fait faire récemment des études pour évaluer les revenus que les compagnies de chemins de fer tirent de la manutention des céréales et des produits céréaliers. Vous avez fait faire cela pour 2007-2008 et également pour 2008-2009. On apprend dans cette étude que le CN et le CP ont fait des profits fort intéressants. Personne n'est contre le fait que ces compagnies fassent des profits. Par contre, on ne veut pas que ce soit fait au détriment des producteurs céréaliers.

En 2007-2008, la firme avec laquelle vous avez fait affaire a évalué que les profits étaient de 221,7 millions de dollars. Du côté de la saison agricole 2008-2009, c'est rendu à 383,5 millions de dollars. Vous nous apprenez quelque chose d'intéressant également: c'est une hausse énorme du niveau de revenu qui est fixé à 20 p. 100, qui était jugé juste, équitable et acceptable dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Comme je le disais, l'idée n'est pas d'empêcher les compagnies ferroviaires de faire du profit; il s'agit que les producteurs agricoles ne soient pas ceux qui font les frais de ces faramineux profits. Et le niveau de revenu fixé à 20 p. 100 est nettement dépassé.

Monsieur Oberg et monsieur Banack, vous avez signé cette lettre également quand la Fédération canadienne de l'agriculture a écrit au premier ministre Harper à ce sujet spécifiquement. Avez-vous eu une réponse de M. Harper à cette lettre écrite le 30 juin dernier? Le cas échéant, que vous a-t-il répondu?

● (0935)

[Traduction]

M. Allen Oberg: Nous avons fait des représentations sur l'examen des coûts auprès de nombreux élus. Le ministre Ritz nous a appuyés au départ. Nous avons aussi rencontré le ministre Strahl. Il nous avait répondu qu'une fois que nous aurions obtenu l'appui du ministre Ritz, un examen des coûts pourrait être envisagé, mais, essentiellement, on nous a toujours répondu qu'il fallait attendre le résultat de l'évaluation du service.

Pour ce qui est de votre question sur la réponse du premier ministre Harper, j'ignore quelle en était la teneur.

M. Humphrey Banack: Je ne suis pas sûr que nous ayons reçu une réponse du premier ministre Harper. Je sais que les ministres Ritz et Cannon nous avaient répondu, avant l'arrivée du ministre Strahl, qu'ils se pencheraient sur la possibilité de mener un examen des coûts une fois que l'évaluation du service serait parachevée. En tout cas, c'est le souvenir que j'en ai.

On s'était engagé à examiner la possibilité d'un examen des coûts une fois l'évaluation du service terminée. Voilà pourquoi nous sommes ici aujourd'hui: pour faire avancer cet examen des coûts.

[Français]

M. André Bellavance: Donc, ils envisagent la possibilité de le faire, mais il n'y a aucun engagement à le faire. J'aimerais avoir un peu plus de détails, monsieur Oberg. Vous parlez de l'examen complet des coûts. La Commission canadienne du blé a déjà fait faire une étude quand même intéressante, dont je parlais tout à l'heure en introduction.

Que voulez-vous retrouver de plus spécifique que vous n'avez pas appris par votre propre étude, celle que vous avez fait faire par une firme indépendante? Vous parlez de l'examen des coûts et vous demandez au gouvernement de s'y prêter. Qu'est-ce qui sera fait de plus, à part ce que vous avez déjà sous la main dans votre étude?

[Traduction]

M. Allen Oberg: Un examen des coûts indiquerait si nos chiffres sont raisonnables ou justes. Nous croyons qu'ils le sont. C'est la deuxième fois que nous demandons à M. Edsforth de se pencher sur les coûts du transport ferroviaire. Son dernier rapport est en fait une mise à jour du premier. Voilà certainement une chose que nous révélerait un examen des coûts.

Il semble que les compagnies ferroviaires ne veulent pas être réglementées, mais qu'elles ne veulent pas de concurrence non plus. Comme l'a souligné M. Banack, quand le rapport Kroeger a été rendu public en l'an 2000, nous espérions que, avec une certaine concurrence, les agriculteurs pourraient profiter des gains de productivité. Mais quand on a évoqué la possibilité d'accorder des droits de circulation communs pour qu'il y ait de la concurrence sur les grandes lignes ferroviaires, les entreprises ferroviaires ont exercé des pressions pour que cette idée soit abandonnée. Une demande a d'ailleurs été présentée à l'OTC, qui l'a rejetée.

En l'absence de concurrence, par conséquent, les agriculteurs ne peuvent obtenir leur part de ces gains qu'aux termes d'un règlement. Un examen des coûts serait la première étape.

● (0940)

M. Humphrey Banack: De plus, les études de M. Edsforth présentent ce que nous estimons n'être qu'un côté de la médaille. Un examen des coûts broserait un tableau complet en permettant aux compagnies ferroviaires de présenter leur version. On dit de cette étude qu'elle a été commandée par les agriculteurs, et c'est vrai: elle a été menée par des agriculteurs pour le compte des producteurs de céréales de l'Ouest du Canada. Un examen complet des coûts brosera un tableau complet du système. Les sociétés de chemin de fer pourront alors justifier leur partie de l'équation. C'est là où nous en sommes.

Est-il garanti qu'il y aura une différence de coût de 6,81 \$? En toute honnêteté, non. C'est justement pourquoi un examen des coûts est si important. Peut-être que nous prenons un énorme risque, car les résultats pourraient jouer contre nous. Il se pourrait bien que, en dernière analyse, nous devions assumer des tarifs marchandises plus élevés. Mais nous, les producteurs céréaliers de l'Ouest, sommes prêts à courir ce risque parce que, comme je l'ai dit, nous voulons un examen complet des coûts pour que tous connaissent bien la situation dans son ensemble.

Le président: Vous avez 30 secondes, André.

[Français]

M. André Bellavance: Selon vous, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest devrait-elle être modifiée, ou est-ce seulement parce qu'il n'y a personne pour faire une révision des coûts, comme on le faisait auparavant? Est-ce seulement ça qu'il faudrait appliquer ou faudrait-il carrément changer la loi?

[Traduction]

M. Allen Oberg: Je pense que la loi doit être modifiée pour qu'il y ait des examens réguliers des coûts dans le cadre du système de plafond de revenu.

M. André Bellavance: D'accord.

Le président: Merci.

Monsieur Atamanenko, vous avez sept minutes.

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Messieurs, je vais poser une question. Je ferai ensuite quelques remarques et j'aimerais entendre vos observations.

Si j'ai bien compris, il me semble qu'en ce moment, lorsque les entreprises ferroviaires ne livrent pas la marchandise, l'agriculteur est pénalisé. En raison de services peu fiables, vous avez perdu près de 14 millions de dollars à cause de ce qui arrive lorsque le wagon ne se rend pas. D'après ce que j'ai compris, les entreprises ferroviaires ne sont pas pénalisées si elles ne livrent pas la marchandise. Est-ce bien cela?

Une solution immédiate à une partie du problème serait-elle, donc, une entente réciproque, en vertu de laquelle si l'entreprise ferroviaire a promis d'envoyer un wagon à un certain moment et ne l'a pas fait, elle serait pénalisée? En effet, on espère que cela les encouragerait à faire preuve de plus d'efficacité. Voilà ma première question.

J'ai sous les yeux quelques communiqués du Syndicat national des cultivateurs. Au mois de mai de cette année, un communiqué a indiqué que les grandes entreprises ferroviaires perçoivent environ un milliard de dollars en frais de transport auprès des agriculteurs, et malgré cela, l'OTC a annoncé son approbation d'une augmentation de 7 p. 100 de l'indice du prix composite lié au volume. Elles font donc ces profits, elles ont demandé une augmentation de 7 p. 100, et elles l'ont obtenue. En même temps, elles ne font pas preuve de plus d'efficacité et vous, vous payez de vos poches. Je voulais simplement le signaler.

J'aimerais également faire remarquer que ce ne sont pas seulement les agriculteurs qui rencontrent des difficultés avec ces entreprises. J'ai une lettre de l'Association des produits forestiers du Canada. Ses représentants disent que depuis bon nombre d'années, l'industrie des produits forestiers et d'autres expéditeurs de produits de base endurent les mauvais services et les tarifs marchandises élevés tout en attendant qu'une loi remédie au manque de concurrence dans le système de transport ferroviaire canadien.

Ils font ensuite référence au rapport intérimaire du comité d'experts, publié le 22 octobre, qui comprend une recommandation

voulant que le gouvernement retarde tout correctif législatif ou réglementaire jusqu'après 2013, moment où le gouvernement devrait entreprendre encore une autre évaluation de la situation des services ferroviaires au Canada. Et seulement après que cette évaluation est terminée, il sera possible d'envisager des recommandations des changements au règlement. Je pense que vous l'avez mentionné, Greg ou Gordon, dans votre déclaration.

J'aimerais entendre vos observations à ce sujet, si vous le voulez bien.

M. Greg Cherewyk: Au sujet de votre première remarque sur les pénalités réciproques, je vais vous faire part du point de vue de la Coalition des expéditeurs par rail. Nous faisons partie de cette coalition. Je ne la représente pas aujourd'hui, mais je voulais vous faire part des principes clés présentés au panel.

Un de ces principes, c'était que les services doivent respecter certaines normes. Les services doivent être exécutés selon certaines normes. Le cas échéant, l'efficacité de ces services doit être conforme à ces normes. Il est inutile de mesurer simplement pour mesurer. Il faut répondre de ces services, ce qui se traduit par une conséquence lorsque les normes ne sont pas respectées. Enfin, nous devons disposer d'un mécanisme de règlement des différends efficace et abordable, sur lequel nous nous sommes tous entendu.

Mais le plus important, c'était d'être responsable de niveaux de service. Il doit y avoir des conséquences en cas de non-exécution, ce que vous appelez une pénalité ou une pénalité réciproque. Il s'agit d'un principe clé exprimé par la coalition. À titre d'association de l'industrie, nous avons intégré ce principe dans le concept et la solution proposée au panel — absolument.

Habituellement, j'ai avec moi un support visuel: un manuel CP dont 22 pages illustrent ce que nous appelons des « outils de modification du comportement ». Pour chacune des mesures que doivent prendre les expéditeurs, et qu'ils ne prennent pas, des frais sont associés. Nous ne demandons pas que ces frais soient réduits ou éliminés; nous disons simplement qu'il devrait y avoir un équilibre. Si on s'engage à fournir 10 wagons mardi prochain avec une semaine de préavis et qu'on ne livre pas la marchandise, et qu'on ne donne pas de préavis, quelle sera la conséquence? Et il est vrai qu'il devrait y avoir une conséquence financière en cas de non-exécution.

Au sujet de votre deuxième remarque, nous, ainsi que le panel, avons souligné que, dans les circonstances actuelles, dans un environnement qui manque de concurrence, les entreprises ferroviaires donneront la priorité au contrôle et à l'utilisation des biens et au contrôle des coûts au détriment d'un service de qualité. Voilà vraiment le cœur du problème. Nous ne trouverons pas de solution tant et aussi longtemps que nous ne nous pencherons pas sur ce problème. Le panel a conclu que le problème fondamental, c'est le manque de concurrence — c'est le pouvoir du marché —, mais ne fait rien pour remédier à ce problème.

Donc oui, le panel doit recommander des solutions, et le gouvernement doit prendre des mesures en conséquence. S'il y a un manque de concurrence et qu'il n'est pas possible d'accroître la concurrence des services de transport ferroviaire, nous devons élaborer un cadre stratégique qui encourage les entreprises ferroviaires à accorder la même importance aux services qu'au contrôle des coûts et qu'à l'utilisation des biens.

Pour ce qui est de votre dernière remarque à propos de la lettre de l'Association des produits forestiers qui vous est adressée et de la mention d'un examen en 2013, c'est la deuxième partie des conclusions du panel que nous désapprouvons. La première était que rien ne devrait être fait: on espère que tout le monde s'entendra pendant un bout de temps et qu'à un certain moment quelqu'un se penchera sur cette question. De plus, on a établi un cadre assez mal défini en vue d'un examen en 2013, que le gouvernement devrait étudier pour mesurer les progrès dans les domaines nécessitant des améliorations.

Cette façon de faire nous dérange pour quelques raisons. La première, c'est qu'il s'agit d'un examen ponctuel. Tous ceux qui travaillent dans le milieu des affaires comprennent qu'un examen ponctuel du progrès est déficient. Si Gordon me disait qu'il allait évaluer mon rendement l'année prochaine et que si je répondais bien à certains critères, je n'aurais pas à subir une évaluation à nouveau, je peux vous dire que mon rendement en souffrirait dans les années suivantes. Voilà ce qui nous préoccupe. Rien n'a été mis en place pour offrir une certitude au monde des affaires au-delà de 2013 si sa capacité à améliorer son rendement est seulement mesurée jusqu'à cette date.

Deuxièmement, si vous voulez qu'un examen ait lieu en 2013, il serait logique de mettre en place un système qui mesure le rendement jusqu'à cette date, et malgré cela, on a recommandé que les entreprises ferroviaires surveillent et mesurent leur propre rendement et en fassent rapport. Nous plaçons donc la responsabilité de mesurer le rendement dans les mains de ceux qui sont assujettis à cette mesure, ce qui présente un autre problème.

• (0945)

M. Alex Atamanenko: Avez-vous des observations à ce sujet, Humphrey?

M. Humphrey Banack: Je ferai une brève observation.

Je pense que les organisations agricoles de l'Ouest sont toutes membres de la coalition des expéditeurs — du moins la commission du blé l'est — et nous sommes en faveur d'un examen des services et des frais du transport ferroviaire. Nous voulons voir ces recommandations. Il faut aller de l'avant dans ce dossier et on a besoin de règlement pour le faire.

En ce qui concerne le système de sanction et de récompense proposé pour un bon ou un mauvais service de la part des chemins de fer, il faut bien se rappeler que l'OTC indique que la réduction des revenus n'inclut pas « les amendes pour non-exécution payées par la compagnie de chemin de fer ». Alors même si l'on assortit des sanctions pour un mauvais rendement, le plafonnement des recettes ne changera pas et ils vont continuer à obtenir les mêmes fonds.

Au bout du compte, ce sont les agriculteurs canadiens de l'Ouest qui devront en payer la note. Est-ce que l'argent passe d'une poche à une autre? Est-ce qu'on va continuer à nous dire que oui nous recevons quelque chose en retour, mais en fait...? C'est un peu comme les mesures incitatives relatives au tarif marchandises qui étaient utilisées pour l'achat de wagons multiples.

Nous avons besoin d'un règlement, et il faut que les deux côtés travaillent ensemble pour faire valoir ce dossier adéquatement.

• (0950)

Le président: Avant de céder la parole à Greg, j'aimerais que vous précisiez un point.

Nous parlons de sept jours. Admettons qu'on vous dise le 10, un vendredi, qu'on est censé avoir 10 wagons le 17. Je comprends qu'il faut qu'il y ait une certaine reddition de comptes et un

dédommagement si les chemins de fer ne fournissent pas ces wagons. Mais, soyons réalistes. Ne serait-il pas juste de dire qu'ils avaient l'intention de vous les fournir sept jours à l'avance, mais qu'ils peuvent vous donner un préavis de 24 heures, à tout le moins, s'il y a un problème...? Je suis un agriculteur. Je comprends bien comment ça se passe. On ne peut pas toujours respecter l'horaire convenu, mais la plupart du temps, c'est une nécessité.

Qu'en pensez-vous? Si vous leur demandiez un minimum de 24 heures de préavis? Ainsi, à midi, le jeudi, ils devraient vous aviser s'il y a un problème. Est-ce que cela serait faisable? Est-ce que vous deux groupes seriez prêts à l'accepter?

M. Greg Cherewyk: Nous avons indiqué dans notre mémoire que nous voulons un engagement pour que les wagons soient livrés une journée spécifique. Il s'agit de deux choses distinctes: le nombre de wagons que l'on va envoyer et le délai. Il faut rendre des comptes et pour les wagons fournis et pour le délai promis.

Nous avons également inclus une clause distincte dans laquelle on indique que l'on a un certain temps pour aviser le client au préalable si le plan change. Il faudrait qu'il y ait une échelle: si vous donnez un préavis 72 heures à l'avance, alors il n'y aura peut-être pas de sanction. Si vous fournissez un préavis de 48 à 71 heures, alors il faudrait nous dédommager.

Plus on se rapproche de la date butoir, plus il y a toute une avalanche de conséquences. En effet, plus on se rapproche de cette date, plus les coûts de l'expéditeur — pour les grains à l'élevateur terminus ou pour un emplacement particulier afin d'entreposer une certaine culture —, plus ces coûts augmentent, n'est-ce pas? Alors oui, bien entendu, il faut être réaliste en ce qui concerne le service ferroviaire: il doit être prévisible.

Mais j'aimerais vous rappeler qu'au bout du compte, le contrat avec l'expéditeur ne permet pas cette latitude. Les clients ne peuvent pas dire: « Je comprends que vous avez eu du mal à obtenir un wagon » ou: « Je comprends qu'il y avait une tempête » ou encore: « Je comprends qu'il y avait beaucoup de pluie. » Ils ne peuvent pas dire: « Je comprends que le temps nécessaire au transport ferroviaire varie énormément et que cela a amené à une congestion au port et, bon sens, je comprends qu'il y avait un embargo et un transbordement dans plusieurs wagons. » Non, cela ne se produit pas. Le contrat ne prévoit une certaine flexibilité qu'en cas de grève.

Le président: Très bien.

M. Greg Cherewyk: Si les obligations contractuelles ne sont pas respectées, des pénalités s'appliquent. Pis encore, des escomptes marquées s'appliqueront au-delà des dates butoirs si des coûts réels sont encourus.

D'une part, il est raisonnable de prévoir des allocations pour parer aux changements et aux imprévus, mais d'autre part, il faut garder à l'esprit que nos expéditeurs n'ont pas droit à ce type d'allocations.

Le président: Merci.

Monsieur Hoback, vous avez sept minutes.

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être venus se faire entendre ce matin.

Je crois que l'argument principal pour tout le monde ici, c'est la question des coûts par rapport aux services. Ces deux éléments sont indissociables. Si vous achetez un article dans un magasin de rabais, vous ne vous attendez pas à un service satisfaisant ou supérieur. Similairement, si vous achetez un produit à prix d'or, vous vous attendrez à un service équivalent.

Le juste milieu dépend du produit qui est expédié. S'il s'agit d'un produit à faible coût et que le volume des expéditions est très élevé, la question du service n'entre même pas en ligne de compte. Tout ce qui vous importe, c'est qu'il se rende à la destination, car le volume est si élevé que le service n'a aucune incidence.

Or, lorsqu'il s'agit de lentilles ou autres produits de ce type, le service revêt une importance capitale, tout comme votre client. Vous entretenez une relation avec le destinataire. Voilà l'orientation que je veux donner à mes questions.

Humphrey, vous avez donné l'exemple du canola cloué au sol. Vous perdez une petite fortune lorsque cela se produit, n'est-ce pas? J' imagine que cela entraîne des pertes considérables.

M. Humphrey Banack: Oui, notre exploitation a accusé des pertes énormes en pareil cas. Vous comprendrez qu'il n'y a donc aucun moyen pour nous de se rattraper en essayant d'en récupérer une partie.

M. Randy Hoback: La récupération est impossible.

M. Humphrey Banack: Nous subissons des pertes liées à la qualité et à l'entreposage parce que notre produit pourrit à l'extérieur au lieu d'être conditionné adéquatement. Le temps, c'est de l'argent: si le contrat et le prix d'une cargaison de canola sont établis en fonction d'une livraison en septembre, je m'attends à toucher mon dû en septembre. Or, en réalité, je dois attendre à décembre avant d'être payé. Vous voyez donc que le service est très important.

• (0955)

M. Randy Hoback: Dans ce cas, vous perdez probablement 10¢ par boisseau rien qu'en raison du service, n'est-ce pas?

M. Humphrey Banack: Oui, où que nous soyons, c'est toujours une question d'équilibre. Il faut trouver un juste milieu entre la révision des coûts et les frais de service.

Lorsque Greg a abordé la question...

M. Randy Hoback: Néanmoins, si le canola est cloué au sol, quel que soit le prix par boisseau, ce canola est perdu. S'il se réchauffe, c'est perdu également. Si vous n'avez pas droit à un service adéquat, cela ne donne rien d'affirmer à votre banquier que le produit va être expédié tôt ou tard. Si, entre-temps, il se réchauffe, c'est perdu. Voilà pourquoi j'estime que la question du service est d'une extrême importance. Un service adéquat peut compenser bien des coûts.

Greg, vous avez avancé que le coût à payer pour un piètre service, c'est 11 \$ la tonne. Prenons maintenant mon exploitation agricole, dont la superficie est de 1 000 à 1 500 acres. Approximativement, car je n'ai pas de calculatrice, cela donne entre 12 000 \$ et 15 000 \$. Multipliez cette donnée à l'échelle du système et vous en arrivez à une somme astronomique. Par contre, la Commission canadienne du blé affirme que c'est 6 \$ la tonne. Ce chiffre est beaucoup moins élevé.

Réfléchissez maintenant aux différents produits en jeu... On peut dire que les céréales de la commission sont vendues à un prix inférieur. Ce ne sont pas des produits à valeur élevée comme le canola, les lentilles ou les pois. Qu'est-ce qui compte le plus pour ce secteur industriel de l'Ouest canadien? Est-ce l'acheminement sur le marché des lentilles, des pois et du canola? Ou le blé est-il plus

important? En fait, dans la réalité, le blé est devenu un sous-produit. Les agriculteurs cultivent le blé essentiellement en raison de la rotation culturale, et non pas parce que cela leur permet de payer les factures. Voilà ce que le blé représente aujourd'hui.

Alors, sur quoi devrions-nous mettre l'accent? Au cours des 10 ou 15 prochaines années, quelle approche à l'égard de notre industrie devra être préconisée? Devrions-nous chercher à acheminer sur le marché des produits associés à un service de piètre qualité ou à acheminer à temps des marchandises de grande valeur qui seront vendues à prix d'or en raison de leur expédition rapide? Voilà le coeur de la question.

Monsieur Oberg, vous avez fait mention d'un test...

M. Allen Oberg: Puis-je répondre à cette question?

M. Randy Hoback: Non, je ne vous le permets pas. Je ne dispose que de sept minutes.

Vous dites que le chiffre de 6,81 \$ a été déterminé à la suite d'une étude. Dans le cadre de cette étude, avez-vous calculé le coût additionnel associé à la logistique?

M. Allen Oberg: Plaît-il?

M. Randy Hoback: Avez-vous tenu compte du coût additionnel associé au fait que la Commission canadienne du blé s'occupe de la logistique?

M. Allen Oberg: Nous n'entraînons pas de coûts additionnels, en fait nous permettons des économies.

M. Randy Hoback: Vraiment? En êtes-vous certain? Êtes-vous certain que vous ne nuisez pas à la durée des cycles?

M. Allen Oberg: Non, en réalité...

L'hon. Wayne Easter: Pouvez-vous laisser le témoin répondre à la question?

Randy ne pourrait-il pas lui donner le temps de répondre?

M. Randy Hoback: Monsieur Easter, vous avez eu droit à vos sept minutes de temps de parole, et ce temps est écoulé.

L'hon. Wayne Easter: Vous interrompez le témoin. Donnez-lui le temps de répondre à la question.

M. Randy Hoback: C'est vous qui m'interrompez.

L'hon. Wayne Easter: Oui, c'est ce que je fais.

M. Randy Hoback: Vous m'interrompez toujours.

L'hon. Wayne Easter: Oui, effectivement.

M. Randy Hoback: Laissez-moi faire valoir mon point.

Le président: Silence!

M. Brian Storseth: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Avec tout le respect que je dois au Parlement et aux témoins, j'espère que l'intervention de M. Easter ne sera pas calculée dans le temps de paroles accordé à M. Hoback.

M. Randy Hoback: Merci.

Monsieur Oberg, si nous devons nous pencher sur le système et sur l'acheminement le plus efficace possible de nos produits sur le marché, je vous dirais que votre organisme ne devrait même pas se mêler de logistique, selon les rapports Estey et Kroeger.

En fait, d'après ces rapports, si la prise de possession avait lieu au port, les coûts seraient réduits de façon considérable dans l'ensemble du système, et en fait, le système lui-même serait transformé et davantage axé sur la demande. Il permettrait ainsi la signature de contrats commerciaux entre les producteurs, entre les représentants des silos ainsi qu'entre la commission... En fait, il n'y aurait plus aucun risque pour les agriculteurs dans l'ensemble du système, n'est-ce pas?

M. Allen Oberg: Monsieur Hoback, je peux vous affirmer que la Commission canadienne du blé fait économiser aux agriculteurs des millions de dollars chaque année en coûts de logistique.

M. Randy Hoback: Comment réalisez-vous ces économies?

M. Allen Oberg: En lançant des appels d'offres auprès des sociétés céréalières, en signant des ententes commerciales avec les entreprises régissant les terminaux...

M. Randy Hoback: De quelles économies parlez-vous? Quels sont les coûts? Vous affirmez que vous nous faites épargner de l'argent.

L'hon. Wayne Easter: Allez-vous le laisser répondre à la fin?

M. Allen Oberg: En fait, les économies réalisées l'an dernier s'élevaient à 40,5 millions de dollars. C'est l'une des grandes réalisations que la Commission canadienne...

M. Randy Hoback: J'en conviens, mais...

M. Allen Oberg: ... le volume de nos activités nous permet sur le plan logistique...

M. Randy Hoback: ... quel coût a dû être assumé par les producteurs de lentilles et de canola parce que vous gérez l'aspect logistique?

M. Allen Oberg: Monsieur le président, est-ce moi ou M. Hoback qui a la parole?

M. Randy Hoback: J'ai la parole. Ce sont mes sept minutes.

Que coûte au secteur du canola et à celui des légumineuses à grains le fait que vous vous occupiez de logistique? Pouvez-vous nous donner le chiffre?

M. Allen Oberg: J'aimerais dire que, dans toute cette affaire...

M. Randy Hoback: Pouvez-vous nous donner le chiffre?

M. Allen Oberg: ... de coûts et de service...

Une voix: Je n'ai jamais...

L'hon. Wayne Easter: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

M. Allen Oberg: ... sont deux questions distinctes.

L'hon. Wayne Easter: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Si nous étions coupables de ces interruptions, vous nous arrêteriez pour nous demander de donner au témoin le temps de répondre.

Allez-vous présider cette réunion, oui ou non?

Une voix: Wayne...

Le président: Contentez-vous de jouer votre rôle. Nous n'avons pas interrompu...

Ils ont eu leurs 10 minutes. M. Hoback a maintenant sept minutes, et vous aurez vos sept minutes quand vous déciderez de les prendre...

L'hon. Wayne Easter: Et je n'interromps pas les témoins.

Le président: Eh bien, nous n'allons pas interrompre M. Hoback non plus, alors...

L'hon. Wayne Easter: Et vous devriez présider la réunion. Vous devriez faire respecter les règles et être équitable.

Le président: Nous sommes équitables. Il a sept minutes.

Arrêtez-vous, Wayne.

M. Allen Oberg: Les coûts et le service sont deux questions distinctes. J'entends certains dire...

M. Randy Hoback: C'est exactement...

M. Allen Oberg: Laissez-moi terminer. Laissez-moi répondre, à moins que vous ne souhaitiez poser une autre question.

M. Randy Hoback: C'est exactement ça: les coûts et le service sont deux questions distinctes.

M. Allen Oberg: C'est exact...

M. Randy Hoback: Vous devez donc décider quel service vous voulez. Et à quel prix? Nous ne voulons pas d'un système comme au Bélarus: nous voulons un système qui en donnera pour leur argent aux agriculteurs.

• (1000)

M. Allen Oberg: L'idée qu'on obtiendra un meilleur service en payant des taux de fret plus élevés est erronée. Dix années d'expérience nous le prouvent. Les taux de fret ont augmenté au cours des 10 dernières années. Le service s'est-il amélioré? Absolument pas.

Quant à votre idée de faire payer des taux de fret plus élevés si le produit a une valeur plus élevée, eh bien, je ne crois pas que les agriculteurs l'acceptent.

M. Randy Hoback: En fait, ce n'est pas ce que je suggère. Je dis plutôt que les agriculteurs qui ont un produit à valeur plus élevée pourraient accepter de payer des taux de fret plus élevés parce qu'ils correspondent de plus près au prix du marché. Les agriculteurs pourraient accepter de payer ces 10 ¢ de plus la livre parce qu'ils obtiendront un meilleur prix pour leur produit.

M. Allen Oberg: Mais l'expérience nous a montré que les taux de fret plus élevés ne s'accompagnent pas nécessairement d'une amélioration de la qualité du service.

M. Randy Hoback: D'accord. Ce n'est pas faux.

Me reste-t-il du temps?

Le président: Il vous reste 30 secondes.

M. Randy Hoback: J'aimerais revenir à M. Bacon.

Que pourrait faire notre comité pour aider notamment le secteur des lentilles ou des légumineuses à grains en ce qui concerne le transport ferroviaire?

M. Gordon Bacon: Eh bien, il y a les recommandations que Greg a mentionnées dans notre exposé.

Je dirais d'abord qu'il serait possible de mettre en oeuvre immédiatement les mesures de la performance des compagnies de chemins de fer qui sont importantes pour les expéditeurs. Il n'y a pas que les producteurs de légumineuses à grains et de cultures spéciales qu'il recommande; cela fait partie des desiderata de la Coalition des expéditeurs par rail.

Il y a des indicateurs importants, et je crois que le gouvernement pourrait veiller à ce qu'ils soient mesurés de façon objective, équitable et indépendante. Il est important de publier les résultats de ces mesures. Les entreprises feront une analyse comparative et détermineront si nous allons dans la bonne direction.

C'est la première chose que l'on peut faire sans même envisager de modifier les règlements ou les lois. Voilà ma première observation. Ce serait une façon d'amorcer sans tarder le processus.

Le président: Merci.

Monsieur Eyking, pour cinq minutes.

L'hon. Mark Eyking: Merci, monsieur le président.

J'aimerais dire d'entrée de jeu que je suis très déçu de voir comment les députés ministériels tentent toujours de faire porter à la Commission canadienne du blé le blâme pour tous les problèmes que connaît l'Ouest, peu importe lesquels. Qu'il s'agisse du transport ferroviaire ou d'autres choses, ils tentent toujours de rendre la Commission canadienne du blé responsable de tout ce qui ne va pas. Ils blâment probablement la Commission canadienne du blé du mauvais temps.

Je ne suis donc pas étonné de ce qui s'est passé aujourd'hui, mais je pense que nous devons nous abstenir de faire porter à la Commission canadienne le blâme de tout ce qui va mal. Ma question...

M. Brian Storseth: Je m'insurge...

Le président: Faites-en un rappel au Règlement.

M. Brian Storseth: J'essaie d'être poli et d'attendre que M. Eyking ait fini sa tirade.

Monsieur le président, je m'insurge contre le fait que M. Eyking insulte les agriculteurs de l'Ouest canadien par ses commentaires sur la météo quand il dit que nous tentons de faire porter à d'autres le blâme...

L'hon. Mark Eyking: Non, c'est plutôt vous...

M. Brian Storseth: ... pour les problèmes que nous avons. Nous avons eu de véritables problèmes. Nous avons eu des problèmes de sécheresse. Nous avons eu des problèmes d'inondation. Nous connaissons...

L'hon. Mark Eyking: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

M. Brian Storseth: ... des problèmes dans la région de Peace River.

Vous devez être plus respectueux envers les agriculteurs de l'Ouest canadien.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, monsieur Storseth.

Allez-y, monsieur Eyking.

L'hon. Mark Eyking: Merci, monsieur le président.

Nous avons un vaste pays. C'est un pays nordique. Nous avons une population clairsemée. Nous avons parfois l'impression qu'Air Canada et les compagnies ferroviaires ont un monopole dans le secteur des transports.

Nous, les Canadiens, devons parfois leur accorder plus de latitude en raison de leurs coûts, mais souvent nous obtenons moins de service que nos voisins du Sud, qui profitent d'une concurrence plus vive, d'économies d'échelle et de meilleurs prix.

Aux États-Unis, d'importants investissements se font dans le transport ferroviaire, surtout dans l'Ouest. Warren Buffett et ses sociétés d'investissement y ont injecté des sommes importantes.

La plupart du temps, nous tentons de protéger nos ports et nos aéroports pour préserver les liaisons Est-Ouest. Vous avez parlé de la concurrence dans le secteur des transports en Ukraine, aux États-Unis et en Australie, où les ports sont rapprochés... Cela n'existe pas

ici. Nous devons dans un avenir prévisible continuer d'utiliser le transport ferroviaire.

Que pourrait faire le gouvernement pour encourager les expéditeurs à se replier davantage sur les ports américains pour l'expédition de notre canola vers l'Asie ou de notre blé vers les pays arabes? Cela créerait peut-être davantage de concurrence. Cela donnerait peut-être à réfléchir à nos compagnies ferroviaires. Je n'en sais rien. Je sais que cela semble être une attitude peu canadienne mais, tout compte fait, nous devons soutenir la concurrence des autres céréaliculteurs. Si nous n'avons pas le meilleur système de transport possible...

Seriez-vous ouverts à cet idée? Serait-il possible d'accroître les expéditions Nord-Sud pour que vos céréales puissent transiter vers vos marchés par les ports des États-Unis?

•(1005)

M. Allen Oberg: Je suis certainement d'accord lorsque vous dites que les agriculteurs de l'Ouest canadien constituent une clientèle captive pour les compagnies ferroviaires. Les distances sont trop grandes pour le camionnage, et nous n'avons pas accès à un réseau fluvial, de sorte que nous dépendons du réseau ferroviaire. L'autre facteur, c'est qu'en pourcentage nous exportons des quantités beaucoup plus importantes de céréales que nos concurrents américains.

L'une des choses qui se produit dans l'Ouest, c'est que des chemins de fer d'intérêt local exploitent dorénavant certains tronçons du réseau. Le gouvernement pourrait protéger ces chemins de fer d'intérêt local pour qu'ils n'aient pas à cesser leurs activités.

Le gouvernement pourrait aussi protéger l'infrastructure qui reste. Les gens pensent que la consolidation du réseau est terminée, mais elle se poursuit. Petit à petit, cette infrastructure précieuse se perd. Quand elle aura disparu, ce sera pour de bon. C'est une autre chose que le gouvernement pourrait envisager de faire.

L'hon. Mark Eyking: Pouvez-vous nous en dire un peu plus long de la protection de chacun de ces actifs?

M. Allen Oberg: Désolé, quoi?

L'hon. Mark Eyking: Vous avez parlé de la protection de certains des actifs que nous avons au Canada. Voulez-vous parler des voies d'évitement et des chemins de fer d'intérêt local qu'utilisent les agriculteurs?

M. Allen Oberg: Quand un tronçon de ligne ferroviaire est abandonné, il y a toujours une valeur résiduelle. J'ai entendu certains proposer que, dans l'équation, on ne tienne pas compte de cette valeur résiduelle. Ainsi, si le tronçon doit être abandonné, ça va, mais l'infrastructure resterait et il pourrait advenir qu'il soit de nouveau rentable de l'exploiter, surtout compte tenu des préoccupations d'ordre environnemental qui se font de plus en plus pressantes. Voilà une idée.

Une autre idée serait de protéger les exploitants de chemins de fer d'intérêt local qui doivent s'entendre avec les grandes compagnies ferroviaires pour l'établissement des taux, et ce serait une façon d'assurer leur viabilité.

L'hon. Mark Eyking: Quelqu'un d'autre veut-il intervenir sur ce point?

M. Humphrey Banack: Comme l'a dit Allen, en Alberta particulièrement, nous avons un chemin de fer d'intérêt local qui relie presque Calgary à Saskatoon, la ligne qui va de Lyalta à Oyen, celle que CN Rail abandonne. Quant à sa valeur pour les agriculteurs, ces derniers tentent de l'acheter pour 19,1 millions de dollars. C'est un énorme coût à absorber pour les agriculteurs. Je les ai rencontrés jeudi à Three Hills. Le groupe ne sait pas s'il y parviendra. Ce serait une quantité énorme d'infrastructures perdues.

En 2009, le CN a abandonné 52 voies d'évitement dans l'Ouest canadien, puis a enlevé les rails. Cinquante-deux voies d'évitement ont été supprimées: c'est de l'infrastructure que l'on enlève au réseau ferroviaire. Je crois réellement qu'il faut modifier certaines des procédures applicables dans le cas de l'abandon des voies d'évitement. La tarification et les services sont des enjeux très importants, mais la perte d'infrastructure a aussi une incidence énorme sur notre secteur.

Le président: Merci.

Monsieur Storseth, vous avez cinq minutes.

M. Brian Storseth: Merci, monsieur le président.

Je n'ai pas beaucoup de temps, monsieur Banack, mais je suis d'accord avec vous. Il n'y a pas que l'infrastructure qui est perdue et qui a été payée par les Canadiens. Mais c'est un sujet auquel nous devons revenir.

J'ai fait beaucoup de recherches sur les expéditeurs. Vous savez peut-être que j'ai rencontré bon nombre d'entre vous dans le passé pour discuter de la déclaration des droits des expéditeurs. Mais il y a une chose que nous perdons de vue aujourd'hui, et c'est qu'il ne s'agissait pas de l'examen du niveau de service ou de la tarification.

Quand nous avons lancé le processus, il s'agissait d'examiner un projet de loi. Il s'agissait du projet de loi C-8 et de la déclaration des droits des expéditeurs que nous avons mis en place. Le précédent gouvernement, le précédent secrétaire parlementaire, n'en ont même pas tenu compte dans le projet de loi C-25 et dans le projet de loi C-44. Le gouvernement ne s'est pas attaqué à la moitié des problèmes. Il ne s'est pas intéressé au problème des services offerts aux expéditeurs, aux abandons de service ou à la responsabilisation des expéditeurs par chemin de fer. Il n'a pas cerné de solutions aux problèmes de service et de responsabilisation.

Je crois que nous devons admettre à tout le moins que nous avons pris le premier pas dans la bonne direction au cours de la précédente législature. Ne diriez-vous pas que le projet de loi C-8 était un pas dans la bonne direction et a amorcé l'examen du niveau de service?

M. Greg Cherewyk: Nous sommes membres de la coalition depuis 2006, et le projet de loi C-8 était une priorité à l'époque. Je crois qu'il n'est pas faux de dire que l'ensemble des expéditeurs avaient l'impression d'avoir fait des compromis et des concessions à l'égard des dispositions du projet de loi C-8 en échange de quoi ils avaient obtenu la promesse d'un examen des services de transport ferroviaire, promesse que le gouvernement a respectée.

M. Brian Storseth: Monsieur Banack.

M. Humphrey Banack: Je dirais la même chose. Nous avons accueilli favorablement le projet de loi C-8. Les changements qu'il apportait ont été très appréciés du secteur. Nous appuyons l'idée d'un examen des services. Nous attendons de voir ce que dira le rapport final avant d'y donner suite.

• (1010)

M. Brian Storseth: Comme vous le savez, quand je siégeais au Comité des transports, je me suis battu bec et ongles pour m'assurer

que l'examen du niveau de service en ferait partie. J'ai rencontré des douzaines d'expéditeurs et des centaines d'agriculteurs pour préparer le rapport de 24 pages que j'ai rédigé sur cette question. Nous avons tous convenu que la prochaine étape devait être un examen du niveau de service et que, au besoin, il fallait un examen de la tarification et que, au besoin, il fallait une loi. Êtes-vous d'accord avec cet énoncé?

Je vais commencer par vous, M. Cherewyk.

M. Greg Cherewyk: Oui, absolument.

M. Brian Storseth: Monsieur Banack.

M. Humphrey Banack: Oui. Comme l'ont dit les cultivateurs de légumineuses à grains, il faudra peut-être une mesure législative sur les problèmes liés au service. Nous devrions nous attaquer immédiatement aux problèmes mis au jour par l'examen des services au lieu d'attendre la fin de l'examen de la tarification pour tout mettre en place en bloc.

M. Brian Storseth: Mais nous sommes tous d'accord pour dire que la possibilité d'une loi ne peut être exclue et que vous devrez être consultés. Si cette loi s'avérait nécessaire, nous pourrions la déposer. Elle pourra tout compte fait s'avérer inutile, mais il faut que la possibilité existe et la loi doit être prête à être déposée au besoin. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Allen Oberg: Je crois que les deux questions sont distinctes. Je ne vois pas pourquoi l'examen de la tarification et l'examen des services — lequel est presque achevé — ne pourraient pas être menés de front puisqu'il s'agit de questions distinctes.

M. Brian Storseth: Je crois que c'est une observation valable monsieur Oberg. Ce n'est toutefois pas ce que m'ont dit des douzaines d'expéditeurs de l'Ouest et de certaines régions du Centre de l'Ontario quand j'ai fait ma propre étude. C'est toutefois un point de vue. J'ai constaté que, au sein de la coalition des expéditeurs, c'est un point de vue minoritaire.

J'aimerais passer au point suivant. J'ai une question sur la productivité mais j'y reviendrai plus tard.

Pour ce qui est de l'examen du niveau de service, je vais commencer par Pulse Canada. Quel est le résultat que vous souhaitez le plus de l'examen du niveau de service? Je sais que nous parlons de tarification, mais le niveau de service est important avant de passer à la tarification. Quel est l'aspect le plus important du rapport sur lequel vous voulez que le gouvernement agisse?

M. Greg Cherewyk: Pour les producteurs de légumineuses à grains, ce sont les dispositions de recours réglementaires recommandées au paragraphe 6.4, et cela se rattache à ce que vous disiez plus tôt, à savoir que nous pourrions garder en réserve un projet de loi qui serait déposé au besoin.

Nous parlons plutôt de la rédaction et de la mise en oeuvre immédiate de dispositions de recours qui en seraient de véritables. C'est tout comme le CN qui négocie avec son syndicat sachant que la loi de retour au travail est un recours au cas où il n'y aurait pas d'ententes négociées. Voilà ce que nous réclamons. Il faut que ces dispositions de recours soient mises en place immédiatement.

M. Brian Storseth: Et qu'en pense la Fédération canadienne de l'agriculture, monsieur Banack?

M. Humphrey Banack: Absolument. Ces dispositions de recours sont très importantes à l'heure actuelle. Nous devons les mettre en oeuvre rapidement. Quant au délai de trois ans pour les mécanismes commerciaux dont parle le rapport, je ne crois pas que cela fonctionnera. Ça n'a pas fonctionné dans le passé. Nous espérons que le gouvernement envisagera de recourir immédiatement à une loi.

M. Brian Storseth: Merci.

Merci, messieurs.

Je tiens à dire d'abord que ce gouvernement a montré que les chemins de fer sont canadiens. Nous les avons construits. Cela fait partie de notre infrastructure. Deuxièmement, je crois que nous pouvons aller de l'avant. J'ai d'abord été critique à l'égard du gouvernement et je lui ai tenu tête, mais il a modifié le projet de loi C-8 comme nous le souhaitons.

Je suis confiant que notre ministre et le ministre Strahl défendront les intérêts des agriculteurs de l'Ouest canadien et des expéditeurs pour ce qui est de la suite à donner à l'examen du niveau des services. J'estime qu'il est important de continuer d'entretenir de bonnes relations de travail avec la coalition des expéditeurs et avec tous ceux qui sont touchés pour que nous puissions continuer de défendre les intérêts des agriculteurs et des expéditeurs de tout le pays.

Je vous remercie d'être venus.

Le président: Merci.

Monsieur Bellavance, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. André Bellavance: Tout à l'heure, Marc parlait de concurrence. En effet, il n'y a pas de meilleur remède pour discipliner des compagnies concernant leurs coûts que d'avoir plus de concurrence.

Toutefois, ce n'est évidemment pas facile pour les expéditeurs de faire affaire avec, par exemple, les chemins de fer américains, ou de choisir un autre mode de transport qui coûtera peut-être plus cher. Donc c'est une solution, mais on ne peut pas nécessairement inventer d'autres compagnies de chemin de fer. Ce n'est pas facile.

Dès qu'elles ont su qu'on parlait du coût des services ferroviaires, les compagnies de chemin de fer n'ont pas attendu avant de nous envoyer une lettre. J'imagine que mes collègues ici, membres du comité, ont reçu la même lettre que moi. Elles me disent que leur secteur est tout à fait concurrentiel. J'aimerais partager avec vous certains des éléments que l'Association des chemins de fer du Canada nous dit pour nous convaincre que, finalement, on n'a pas besoin d'une révision des coûts. Or, moi, je trouve ça plutôt suspect quand des compagnies privées viennent me dire qu'elles ne veulent pas qu'on révisé les coûts. Car à la suite de la révision, on n'en arrivera pas nécessairement à la conclusion que les coûts sont trop élevés. Ces compagnies ne le savent pas encore. Ou peut-être le savent-elles et c'est pour cela qu'elles ne veulent pas que cette révision ait lieu. De mon point de vue, il est étrange que les gens s'opposent à ce qu'il y ait tout simplement une révision des coûts.

L'Association des chemins de fer du Canada nous dit que le marché canadien du transport ferroviaire est très concurrentiel. Elle nous parle des compagnies de chemin de fer canadiennes, bien sûr, mais elle nous parle aussi des chemins de fer américains aussi. Avez-vous l'occasion d'utiliser beaucoup les chemins de fer américains?

Ensuite elle nous parle du transport par camions. Les expéditeurs peuvent-ils utiliser aussi facilement le transport par camion que le transport ferroviaire?

Elle nous parle des pipelines. Alors j'imagine que, pour les producteurs de céréales, ça doit être assez difficile d'utiliser ces pipelines.

Elle nous parle également des transporteurs maritimes qui naviguent dans les Grands Lacs. Or j'imagine que, dans l'Ouest canadien, ça aussi c'est un facteur qui ne vous donne pas un grand coup de main.

Alors j'aimerais vous entendre sur cet argument concernant le secteur concurrentiel. Je m'adresse à tout le monde.

Monsieur Bacon.

•(1015)

[Traduction]

M. Gordon Bacon: L'expéditeur a construit ses installations le long de la voie ferrée pour pouvoir charger son produit, qu'il s'agisse de bois d'oeuvre ou de légumineuses à grain, parce que c'est l'option la moins coûteuse. Je ne saurais commenter ce que disent les compagnies ferroviaires au sujet de leurs concurrents, mais si vous prenez le cas d'un expéditeur qui a construit ses installations près d'une ligne ferroviaire, nous devons mettre l'accent sur la performance comparative des entreprises, leur rendement. Je crois que c'est ce à quoi nous devons nous intéresser.

J'aimerais revenir à l'une des constatations de l'examen des expéditeurs selon laquelle environ 75 p. 100 des commandes étaient livrées selon les modalités prévues dans 53 p. 100 des cas. Est-ce ce que vous attendez dans des conditions concurrentielles? Cela nous inquiète. C'est le problème que nous tentons de corriger.

[Français]

M. André Bellavance: Y a-t-il d'autres commentaires?

[Traduction]

M. Humphrey Banack: Quand vous parlez de conditions concurrentielles, je crois avoir entendu, lors d'une réunion l'autre jour, que, sur plus de 200 installations terminales et silos à grain dans l'Ouest canadien, seuls cinq ont accès aux deux lignes. La concurrence joue-t-elle? La grande majorité n'ont accès qu'à une ligne ferroviaire.

Quant aux chiffres que j'ai cités — à savoir que nous avons un retard de 40 p. 100 dans les expéditions à partir des silos locaux —, j'ai obtenu ces chiffres de l'installation terminale avec laquelle je fais affaire en promettant l'anonymat. Mon interlocuteur m'a dit que, si je disais ici d'où j'ai obtenu ces chiffres, ses affaires en souffriraient. Il est très difficile d'avoir de la concurrence dans des secteurs comme ceux-là quand il n'y a qu'un seul expéditeur.

M. Greg Cherewyk: Je tiens à réitérer ce que Gordon a dit. Cet examen devait porter sur les faits. Nous devons écarter les données vérifiables et les doléances des expéditeurs. Quand on constate que l'on répond 49 p. 100 du temps à 100 p. 100 de la demande et que l'on répond entre 12 p. 100 et 28 p. 100 du temps à 90 p. 100 de la demande de wagons, il faut se demander s'il y a une véritable concurrence.

J'aimerais vous livrer une citation de l'ancien PDG et président du CN qui est largement perçu comme étant le responsable du nouveau modèle d'exploitation ferroviaire précise. Cet extrait est tiré de son livre intitulé *How We Work and Why*. C'est un manuel à l'intention des employés. Il parle de la belle époque du transport ferroviaire et dit:

Les principales contraintes opérationnelles étaient géographiques et climatiques et, dans bien des cas, les consommateurs étaient captifs parce que le chemin de fer n'avait pas de concurrent. Il fallait accepter les règles de la compagnie ferroviaire ou rester en plan. La tarification du transport de fret visait davantage à prendre une bouchée des revenus du client qu'à négocier entre égaux. Étant donné le peu de concurrence et la forte rentabilité, les compagnies de chemin de fer gagnaient sur tous les tableaux. Elles assuraient un service selon les modalités qui leur convenaient.

Quand ces mêmes conditions existent aujourd'hui, où la compagnie ferroviaire n'a pas de concurrent et qu'il faut respecter ses règles ou se passer de services, ne peut-on pas imaginer que cela mène au même résultat? Que le service serait assuré « selon les modalités qui leur conviennent » et que la tarification du service de fret viserait « davantage à prendre une bouchée dans les revenus du client qu'à négocier entre égaux »?

● (1020)

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à monsieur Lemieux, pour cinq minutes.

M. Pierre Lemieux: Merci aux témoins de comparaître.

Cette discussion était plus intéressante et vous soulevez des points très pertinents, tout particulièrement en ce qui concerne le service. Si ce service était gratuit... S'il n'y avait pas de service et pas de coûts, nous ne serions pas plus avancés. Donc, les niveaux de services et les coûts sont certainement interreliés.

Je suis d'accord que les services doivent être garantis, améliorés, plus fiables. Il faut ensuite établir des coûts raisonnables. Les agriculteurs de l'Ouest doivent pouvoir compter sur un service de base.

Ce qui soulève deux questions. La première porte sur le service.

Greg, quelle recommandation avez-vous à nous faire au sujet des niveaux et des garanties de service? Il est facile de dire qu'il faut un service légiféré ou un modèle de service, mais j'aimerais des solutions concrètes. Mettons que l'entreprise ferroviaire s'engage à fournir 100 wagons, mais ne respecte pas cet engagement. Que fait-on alors? On pénalise l'entreprise ferroviaire, ce qui diminue le tarif payé par l'agriculteur? Ou avez-vous une autre solution pour régler ce problème de service? J'aimerais savoir ce que vous envisagez comme solution.

M. Greg Cherewyk: J'ai dit que j'appuyais les solutions de dernier recours du panel, qui inclut nos recommandations. Donc, je parlerai à la fois de ces solutions et de nos recommandations.

Le panel recommandait qu'à tout le moins, les entreprises ferroviaires préviennent les clients de changements de service. C'était leur première recommandation: qu'il y ait au moins un préavis de tout changement de service touchant le client ou toute autre partie intéressée. La deuxième recommandation était de conclure des ententes de service avec les clients. C'était d'ailleurs une de nos recommandations.

Maintenant, vous me demandez, mais qu'est-ce qu'une entente de service exactement? Eh bien, c'est une entente qui définit les rôles et les responsabilités des deux parties. C'est une entente équilibrée en vertu de laquelle on s'entend sur des normes à respecter par les deux parties. On établit des normes de service, ensuite on mesure la performance par rapport à ces normes; c'est ce qu'on appelle l'efficacité de service. L'entente de service prévoit également des conséquences en cas de non-exécution, des modalités pour le signalement des problèmes et, enfin, un mécanisme de résolution des différends.

C'est ce qu'on appelle dans le fond une entente de niveau de service. Le gouvernement a des ententes de niveau de service, Microsoft également, bref, toutes les entreprises internationales et

multinationales de logistiques en ont. Ces ententes définissent les responsabilités des deux parties. Il s'agit d'un contrat portant sur le service.

L'entente de niveau de service pour le secteur des légumineuses n'exige pas que l'on réponde à 100 p. 100 des exigences 100 p. 100 du temps. En fait, elle reconnaît que l'entreprise ferroviaire à certaines contraintes, elle reconnaît que certains produits comme le charbon et le bois connaissent des hauts et des bas saisonniers, et elle reconnaît qu'il peut y avoir de la congestion au port de Vancouver.

Par exemple, le client peut demander 25 wagons pour le jeudi suivant, et l'entreprise ferroviaire doit répondre par une contre-offre. On mesure ensuite la performance en fonction de l'entente conclue entre le client et l'entreprise ferroviaire. Par exemple, le vendredi précédent, l'entreprise ferroviaire s'engage, dans l'entente définitive, à fournir 20 wagons le jeudi suivant. Le service sera donc évalué en fonction de ce chiffre. Bien entendu, il y a encore 22 pages de plus qui décrivent toutes les autres choses que peut faire l'expéditeur pour optimiser l'efficacité du service ferroviaire.

Bref, c'est l'entreprise ferroviaire qui propose un niveau de service en fonction duquel elle est évaluée. Deuxièmement, pour modifier ce niveau de service, il y a un délai de préavis et des conséquences en cas de non-respect de ce délai. Ensuite, une fois que l'on charge les wagons et que celles-ci se mettent en route, l'entreprise ferroviaire doit nous donner une estimation de délai d'arrivée à destination. Elle doit donc s'engager à estimer le délai de livraison. Si elle n'arrive pas à respecter ces délais, elle doit améliorer son système d'estimation, afin que les destinataires puissent planifier en conséquence et que toutes les parties prenantes tout au long de la chaîne d'approvisionnement puissent également planifier. C'est ce genre de choses...

M. Pierre Lemieux: C'est le même modèle. D'abord, les responsabilités sont équilibrées, puis il y a les mesures du rendement. On mesure le rendement par rapport à des paramètres préétablis.

● (1025)

M. Greg Cherewyk: Oui, au niveau de l'installation.

M. Pierre Lemieux: Exactement. Ce serait au niveau de l'installation. Il y a des mécanismes de résolution des différends et de préavis. Voilà les éléments clés. Y a-t-il autre chose?

M. Greg Cherewyk: Oui, ce sont effectivement les éléments de base d'une entente de niveau de service.

Mais il y a autre chose: la troisième recommandation, un mécanisme de résolution des différends. Nous appuyons le mécanisme auquel travaille l'Institut canadien des engrais depuis 2006, en collaboration avec les entreprises ferroviaires et le gouvernement. Nous appuyons un mécanisme de résolution de différends réglementé tel que recommandé par le panel.

M. Pierre Lemieux: Il s'agirait de la résolution de différends entre l'agriculteur et l'entreprise ferroviaire.

M. Greg Cherewyk: Oui, entre l'expéditeur et l'entreprise ferroviaire. Il s'agirait d'un mécanisme de résolution de différends réglementé.

Enfin, il y aurait la mesure de la performance en continu, que Gordon a souligné à maintes reprises. C'est là où notre opinion diffère de celle du panel. Notre coalition a proposé des mesures du niveau de performance amélioré, qui seraient effectuées par une tierce partie, pas les entreprises ferroviaire. Donc, la mesure du rendement se fait à un niveau global partout au Canada.

M. Pierre Lemieux: Merci.

Le président: Merci.

Passons à M. Valeriote.

M. Francis Valeriote (Guelph, Lib.): Allez-y, Wayne.

L'hon. Wayne Easter: J'ai une question pour Humphrey. Vous avez dit qu'il y a des pénalités en cas de non-exécution. Disons que les chemins de fer paient une pénalité du fait de ne pas avoir fourni les wagons à temps. Les chemins de fer seraient protégés par ce plafond, car ils ne font que passer de l'argent de gauche à droite. Vous avez également parlé de ces 50 ou 100 wagons.

Pourriez-vous nous en dire davantage. Je pense que c'est une question primordiale, car si les pénalités sont imposées, il faudrait qu'il s'agisse de réelles pénalités. On ne devrait pas pouvoir récupérer cet argent en vertu du plafond sur les chemins de fer.

M. Humphrey Banack: Absolument. Les recommandations de Greg sur l'évaluation du service sont suivies par les céréaliers partout dans l'Ouest du Canada. En fait, toutes pénalités payées par les chemins de fer en cas de non-exécution ne sont pas incluses dans le système de plafonnement. Donc, les chemins de fer n'essuient pas de pertes; ils peuvent toujours s'en remettre au plafond pour transporter les céréales. Ce serait important de l'avoir dans cette entente. Si ça sera légiféré, il faut le retirer du système de plafonnement. C'est particulièrement important.

M. Francis Valeriote: Allen et Humphrey, merci de comparaître.

Vous avez écrit une lettre au premier ministre le 30 juin 2010 et vous y avez fait allusion au début de la séance. Je suis désolé, je n'y étais pas. Je me demande qui fait partie de votre coalition. Combien d'agriculteurs représentez-vous et qui demande maintenant cette réévaluation des coûts?

M. Humphrey Banack: Je ne pourrais pas vous dire exactement. Je sais qu'il y a trois organisations d'agriculteurs de l'Ouest qui représentent les agriculteurs de partout dans l'Ouest, ensuite...

M. Francis Valeriote: Peut-être qu'Allen aurait la réponse?

M. Humphrey Banack: ... le Syndicat national des cultivateurs. Tous font partie de la coalition. Nous représentons les mêmes producteurs que le groupe des légumineuses. Nous sommes tous les deux représentés. Je suis un producteur de légumineuses, et...

M. Francis Valeriote: Mais vous n'avez pas les chiffres exacts?

M. Humphrey Banack: Les chiffres exacts? Non, pas maintenant.

M. Francis Valeriote: D'accord.

Greg, je m'interroge. Comme vous le savez, l'année dernière, à peu près à cette époque-ci de l'année, ont comparu des représentants des chemins de fer. Nous étions tous découragés par leurs réponses. Ils fermaient des installations, en les comparant à des stands à hamburger. Ils disaient qu'elles n'étaient tout simplement pas rentables. Donc, ils les ont fermées. Nous parlions des installations de chargement des producteurs et d'une cinquantaine des installa-

tions qu'ils allaient fermer. On s'est même fait dire que les wagons étaient brisés, qu'il y avait des fuites de grains, et les chemins de fer n'assumaient aucune responsabilité.

Vous venez de faire un réquisitoire foudroyant contre les chemins de fer qui extorquent de l'argent des agriculteurs. Mais n'êtes-vous pas en train de les encourager? N'êtes-vous pas en train de leur faire la partie belle en n'exigeant une réévaluation des coûts? Pourquoi ne demandez-vous pas à votre tour une réévaluation des coûts?

M. Greg Cherewyk: D'abord, nous ne sommes pas en train de dire qu'il n'y a nul besoin d'une réévaluation des coûts. C'est tout simplement qu'il n'y a aucun intérêt à une réévaluation des coûts...

M. Francis Valeriote: Pourquoi pas maintenant?

M. Greg Cherewyk: C'est une question de priorités. Comme je l'ai dit tout à l'heure — je ne sais pas si vous étiez arrivé —, nous avons de grandes attentes en ce qui concerne l'amélioration du niveau de service. Nos attentes sont effectivement très élevées. Nous venons de boucler en deux ans une évaluation du service ferroviaire au Canada, la plus importante à ce jour. Nous avons de volumineux rapports qui offrent des preuves irréfutables du niveau de service.

La conclusion est toujours la même: mettez en place un cadre politique qui assure l'amélioration des services de façon à ce que les expéditeurs soient satisfaits. C'est la grande priorité. Il faut assurer les niveaux de service d'abord, et ensuite, on pourra étudier les coûts.

Comme je vous l'ai montré, les coûts des services non fiables sont énormes.

• (1030)

M. Francis Valeriote: Et si cette amélioration de services ne se concrétise pas, allez-vous également exiger une révision des coûts? Dans quel délai vous attendez-vous à cette amélioration mirobolante? Vous êtes excessivement optimiste. Personne ici à cette table, ni à votre gauche ni à votre droite, n'est aussi optimiste.

M. Gordon Bacon: Notre organisation affirme dès le début que nous devons définir les niveaux de service. Nous sommes bien en deçà du niveau de service que nos membres estiment être raisonnable. Il faut définir les niveaux de service des chemins de fer. Ensuite, on peut en établir le coût. Mais on ne peut certainement pas établir le coût d'un service qui est insatisfaisant. Il nous faut d'abord définir les niveaux de service, et ensuite on peut en établir les coûts. C'est dans cet ordre-là que ça doit se faire.

Comme l'a bien dit Greg, il n'y a pas de divergence d'opinions. Nous sommes tous d'accord pour dire qu'il faut améliorer la rentabilité de services. Là où l'on diffère, c'est dans notre stratégie. Nous disons qu'il faut d'abord définir les niveaux de service, et ensuite chiffrer les coûts pour assurer l'atteinte de ces niveaux de service.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Richards, vous avez les cinq dernières minutes.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci, monsieur le président.

Je n'ai qu'une question. S'il me reste du temps, je le donnerai à M. Shipley.

Les agriculteurs doivent relever de nombreux défis, mais c'est particulièrement vrai des nouveaux agriculteurs qui essaient de s'insérer dans le secteur. Mais s'il fallait réduire ces défis à leur plus simple expression, nous pourrions dire que le principal défi — et je sais de quoi je parle, car de nombreux agriculteurs nous l'ont confirmé —, c'est que le coût de faire affaire a bondi au cours des 30 ou 40 dernières années, de sorte qu'il dépasse l'augmentation des prix qu'obtiennent les agriculteurs pour leurs produits. Lorsque les coûts augmentent mais que les prix ne suivent pas, il est évidemment de plus en plus difficile de faire des affaires.

C'est ce dont on parle aujourd'hui. Les coûts de transport ferroviaire sont certainement un de ces problèmes, mais j'aimerais que vous le compariez à d'autres problèmes qu'ils affrontent. Par exemple, prenez le coût des engrais: il y a un nombre limité de sources d'engrais. C'est comme pour les chemins de fer; il n'y a pas de concurrence. Donc, les prix augmentent, et ce sont les agriculteurs qui paient les pots cassés.

Mais le problème ne se limite pas à ces deux enjeux. Il y a également le coût de l'équipement et des machines, le coût du carburant. Bref, tous les coûts ont augmenté. Ensuite, pour les céréaliers de l'Ouest du Canada, tout particulièrement les producteurs de blé et d'orge, il y a le monopole de la Commission canadienne du blé, qui fait en sorte que les producteurs ne peuvent pas obtenir un prix majoré dès lors que la demande dépasse l'offre, alors que le contraire aurait été vrai sans la commission. Il s'agit d'autant d'irritants, de difficultés sur le plan du coût ou du prix, ce qui peut menacer la rentabilité d'un agriculteur.

Nous sommes tous d'accord pour dire qu'il y a un problème, qu'il s'agisse d'un problème au niveau du service ou des coûts. Je voulais vous demander quelle est l'importance de ce problème comparativement au problème que pose le coût des engrais, le manque de concurrence, notamment en ce qui concerne le blé et l'orge. Bref, quelle est l'importance de ce problème par rapport à d'autres?

• (1035)

M. Gordon Bacon: Le problème numéro un, c'est le transport. Le problème numéro deux, c'est l'accès au marché. Ce sont des problèmes très visibles qui se soldent par des inefficacités et de l'incertitude. Nous essayons de créer un environnement où nous pourrions être concurrentiels sur la scène mondiale. Nos membres nous disent que ce sont les deux plus gros problèmes.

M. Allen Oberg: La plupart des agriculteurs nous disent que le coût le plus lourd qu'ils aient à supporter est celui du transport ferroviaire. Ensuite, le coût des intrants. C'est certainement un problème qui doit être réglé.

Et ce problème fait consensus. Tous les agriculteurs — peu importe leurs convictions politiques — s'entendent pour dire qu'il faut une réévaluation des coûts. Vous avez parlé de la Commission canadienne du blé. Les agriculteurs ont des opinions divergentes sur la commission, mais en ce qui concerne la réévaluation des coûts, ils sont tous d'accord. Nous sondons nos agriculteurs chaque année. Dans notre dernier sondage, 92 p. 100 d'entre eux ont appuyé l'idée d'une réévaluation des coûts. Bref, l'idée fait consensus.

M. Blake Richards: C'est ce que je m'attendais à entendre: que les enjeux du transport ferroviaire arrivent en premier ou tout près.

Reste-t-il du temps? Je le cède à mon collègue.

Le président: Il vous reste environ 20 secondes, monsieur Shipley.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Je serai bref. Je remercie mon collègue.

D'abord, le projet de loi C-8 est un énorme pas en avant. Il a été adopté en mai 2006. J'imagine que toute la question du niveau de service et de la tarification retient l'intérêt depuis longtemps, pas uniquement depuis l'adoption du projet de loi.

D'abord, dans n'importe quelle activité commerciale, on ne peut pas déterminer les coûts sans connaître le niveau de service. C'est impossible. Alors le processus est le bon: on ne peut pas déterminer les coûts des mauvais services quand un rapport sur les services entraînera une augmentation des coûts. Nous sommes là pour vous aider.

Pouvez-vous me dire depuis combien de temps on discute de cette question du service? Greg?

M. Greg Cherewyk: Eh bien, dans notre secteur, si l'on remonte au début de la culture de légumineuses à grain et de culture spéciale... Vous devez comprendre qu'elle n'existe que depuis 25 ans, en réalité, et que nous sommes devenus de gros joueurs malgré nos débuts modestes. Je pense qu'il n'est pas faux de dire qu'au cours des dix dernières années, notre secteur... Quand je relis les procès-verbaux des réunions de l'association professionnelle sur le transport, je constate que c'est une priorité depuis au moins dix ans, sinon plus, à tel point qu'on a créé des comités spéciaux sur le transport. Le service est devenu un enjeu depuis la privatisation du CN.

M. Bev Shipley: D'accord. Merci messieurs d'être venus nous rencontrer.

Le président: Merci.

Le temps est expiré. J'aimerais remercier nos témoins d'être venus aujourd'hui.

Nous avons des questions à traiter à huis clos, et je demanderais donc aux gens de quitter la pièce.

Avant de passer à huis clos, j'aimerais vous remercier tous et vous souhaiter un Joyeux Noël et une très bonne année en 2011.

[La séance se poursuit à huis clos.]

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>