



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 024 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 29 septembre 2016**

**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



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

Le jeudi 29 septembre 2016

•(0850)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Je déclare ouverte la séance numéro 24 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Mesdames et messieurs, bienvenue. Nous avons le plaisir de vous accueillir ici, ce matin, pour parler du projet de loi C-30, une mesure importante.

Notre groupe de témoins d'aujourd'hui se compose de Philip de Kemp, directeur exécutif du Barley Council of Canada. Nous entendrons également l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, l'Association minière du Canada et Pulse Canada.

Allez-y, madame Block.

**Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC):** Merci beaucoup, madame la présidente, de me donner la parole.

Je tiens à exprimer ma satisfaction. Le greffier vient de nous informer que le ministre viendra mardi prochain. Je crois qu'il sera là pendant 40 minutes, ce qui ne nous fournira qu'une seule occasion de lui poser des questions. Serait-il possible qu'il reste un peu plus longtemps que les 40 minutes qu'il est censé nous accorder?

**La présidente:** J'ai demandé s'il ne pourrait pas nous accorder une heure afin que tout le monde puisse poser des questions. Il doit y avoir une réunion du Cabinet. Il m'a fait savoir que si c'est possible, il nous accordera du temps supplémentaire, mais pour le moment, 40 minutes sont prévues.

Nous pourrions peut-être formuler nos questions le plus précisément possible afin que le maximum de députés puisse lui en poser.

**Mme Kelly Block:** Très bien, merci.

**La présidente:** Toutes mes excuses.

J'invite celui d'entre vous qui voudra commencer à prendre la parole.

**M. Philip de Kemp (directeur exécutif, Barley Council of Canada):** Merci, madame la présidente, et bonjour à tous.

Je m'appelle Phil de Kemp. Je suis le directeur exécutif du Barley Council of Canada et je détiens encore le poste de président de la Malting Industry Association.

Le Barley Council a été établi il y a deux ans, lors de la liquidation de la Commission canadienne du blé. Le Conseil regroupe toutes les commissions de producteurs d'orge du pays, l'industrie de la bière, l'industrie brassicole, les chercheurs, les sélectionneurs et tous ceux qui ont un rapport avec l'orge.

La raison d'être du Conseil comprend trois grandes fonctions. L'une d'elles est le développement du marché, bien entendu; la deuxième est la recherche et l'innovation, et la troisième, qui représente maintenant un élément important, est le commerce

international. Nous restons généralement en dehors des enjeux de la politique intérieure, mais comme toutes ces questions concernant le transport se répercutent fortement sur notre capacité d'exportation et notre réputation dans le monde, le Conseil a jugé nécessaire de faire entendre, et c'est ce que nous faisons depuis deux ans.

Je sais que nous sommes ici pour parler de l'interconnexion, mais au cours des quatre ou cinq minutes qu'il me reste, je crois important de vous brosser un petit historique de l'évolution de l'industrie céréalière et de la participation des agriculteurs canadiens. Je vais parler de « joindre le geste à la parole » en investissant des capitaux et des ressources à notre bout de la chaîne de production.

Je vais vous donner un exemple. En 1962, nous avions environ 5 200 élévateurs à grain dans l'ouest du pays. Nous avions alors une production de 25 millions de tonnes et une capacité d'entreposage d'environ 10 millions de tonnes dans ces élévateurs. Vous en avez, j'en suis sûr, vu les images emblématiques. Ces vieux caissons de bois peuvent contenir à peu près 800 à 1 500 tonnes. En 1980, le nombre d'élévateurs avait chuté à environ 3 300 pour une récolte de 35 millions de tonnes dans l'ouest du Canada et ces élévateurs pouvaient entreposer environ 8,75 millions de tonnes. En 2000, il n'y avait plus que 848 élévateurs dans l'ouest du pays pour une production de 52 millions de tonnes et une capacité d'entreposage de 6,8 millions de tonnes dans les élévateurs. Il y a tout juste deux ans, nous n'avions plus que 327 élévateurs dans l'Ouest pour faire face à une récolte de 70 millions de tonnes — ce sera probablement la même chose cette année — et une capacité d'entreposage d'environ 6,5 millions de tonnes.

J'essaie simplement de faire valoir ici ce qu'on ne cesse répéter. J'ai 58 ans et c'est une chose que j'ai souvent constatée depuis 20 ans. Nous avons eu le rapport Estey, le rapport Kroegeer et le rapport Emerson et nous répétons tous le même discours au sujet des mesures à prendre pour la manutention du grain dans l'Ouest, en ce qui concerne les expéditeurs, et surtout, les producteurs et les agriculteurs. J'essaie de faire valoir que lors de la préparation de ces rapports, les chemins de fer ont toujours dit qu'il y avait trop d'élévateurs, que nous devions les regrouper pour qu'ils puissent améliorer l'efficacité du service. C'est ce qu'a fait l'industrie. Les chiffres que je viens de donner en témoignent. Tous les élévateurs peuvent maintenant recevoir 100 wagons. Dans bien des cas, ce sont des terminaux terrestres ou des installations à forte capacité. Ils ont tous leurs propres locomotives privées pour déplacer les wagons afin d'y charger les grains.

Si vous examinez les chiffres, vous constatez une réduction de la capacité des élévateurs commerciaux et vous pouvez voir la production que nous avons actuellement. Les agriculteurs ont dépensé énormément d'argent, à partir de l'étape de la récolte, pour entreposer ces 70 millions de tonnes de grain. Au cours des deux dernières décennies, ils ont joint le geste à la parole — je le dis encore une fois — et ont vraiment amélioré l'efficacité du réseau.

Greg en parlera peut-être. Je sais qu'il fait partie de la coalition qui s'intéresse à l'efficacité des chemins de fer. La semaine dernière, il a dit que dans le cas d'un chemin de fer que nous ne nommerons pas, seulement 75 % des wagons commandés ont été fournis.

Je reviens tout juste de Chine et je dois vous dire qu'à Qingdao, dans le port à conteneurs, j'ai compté plus de 45 grues. Ce port reçoit 17 millions de conteneurs par année ou 45 000 conteneurs par jour. Il est très efficace. C'est incroyable. Si j'en parle, c'est uniquement parce que la pénurie de wagons de la semaine dernière représente l'équivalent de quatre Panamax. C'est près de 100 000 tonnes. C'est quatre navires de 25 000 tonnes chacun et quelqu'un doit téléphoner à son client pour lui annoncer qu'il y aura peut-être un retard d'une semaine ou deux.

Le Canada n'est pas le seul pays au monde qui exporte du grain et des oléagineux et il est important d'assurer des livraisons à temps, la sécurité de l'approvisionnement et de respecter les exigences du contrat. Si vous ne pouvez pas le faire, cela entraîne des coûts. À l'heure actuelle, les coûts sont assumés par les expéditeurs, par les producteurs qui ne peuvent pas livrer la marchandise et cela a certaines conséquences sur leur trésorerie.

Cela dit, je vais passer à l'interconnexion et à la distance de 160 kilomètres. Bien des gens vous l'ont probablement déjà dit, mais cela concerne environ 92 % des installations de manutention du grain de l'ouest du pays. J'en parlerai comme d'un instrument censé assurer la compétitivité en permettant au moins aux expéditeurs d'essayer, passivement ou activement, de négocier des meilleurs tarifs avec le monopole et en faire un duopole. Autrement dit, si le service n'est pas satisfaisant et si vous ne pouvez pas vous entendre avec un chemin de fer, vous pouvez vous tourner vers l'autre.

Malheureusement, c'est le seul instrument dont on dispose actuellement. J'ai assez bon espoir que le ministre des Transports et le Cabinet formuleront des recommandations et des décisions importantes pour la prospérité économique à long terme du Canada qui repose principalement sur les exportations. La majorité, 90 % ou 95 %, des personnes assises de ce côté de la table dépendent du chemin de fer.

J'en arrive au rapport Emmerson. Je n'en parlerai pas longuement, mais tout le monde, je pense, dans l'industrie du grain — les expéditeurs, les transformateurs, les producteurs — reconnaît qu'il y ait des questions fondamentales à régler. Il faut les régler rapidement, car nous avons mis trop de temps à le faire.

L'une d'elles est qu'OTC doit avoir l'autorisation et le pouvoir d'essayer de régler les choses le plus rapidement possible au lieu qu'il y ait une longue procédure juridique à suivre en cas de mauvaise performance. Je pense qu'il faut une responsabilisation commerciale et que les contrats prévoient des pénalités financières des deux côtés. À mon avis, cela va régler de nombreux problèmes, mais nous n'avons pas le choix pour le moment. Nous avons un monopole ou un oligopole.

Chaque fois qu'une nouvelle loi est présentée, elle comporte toujours un préambule disant quel est l'objet de la loi et ce qu'elle essaie de résoudre. Il y a actuellement, à l'article 5 de la loi, un

préambule qui décrit un peu l'importance de préserver la compétitivité dans l'intérêt de tous au Canada, etc.

Je me penche sur la question depuis deux ans et je pense qu'il y aurait quelques mots à modifier dans ce préambule pour le reconnaître. Si le libellé dit qu'un système de transport compétitif et viable sert les intérêts relatifs à la sécurité économique nationale du Canada... les mots « intérêts relatifs à la sécurité économique » rehaussent son importance. Comme le gouvernement actuel, le gouvernement précédent ou les gouvernements du passé, nous reconnaissons tous, je pense, que le succès et la prospérité future du Canada dépendront des exportations et qu'il ne sert à rien d'avoir des discussions exploratoires avec la Chine ou un autre pays avant de pouvoir joindre le geste à la parole et respecter nos engagements que ce soit pour le grain ou pour toute autre marchandise représentée ici autour de la table.

Je vais m'arrêter là. Je sais que certaines autres personnes ont parlé de définir un système « adéquat », « satisfaisant », ou autre, mais l'essentiel, je pense, ce sont les contrats commerciaux et la responsabilisation des deux côtés. Notre secteur est maintenant dans cette situation depuis 20 ans malgré tous les rapports qui ont été publiés. Cela fera deux ans, en décembre, que le rapport Emerson aura été présenté et nous devons donc agir, collectivement, dans l'intérêt de tous les secteurs représentés à cette table.

• (0855)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur de Kemp.

Monsieur Podruzny, voulez-vous être le suivant?

**M. David Podruzny (vice-président, Affaires économiques et commerciales, Association canadienne de l'industrie de la chimie):** Je m'appelle Dave Podruzny. Je représente l'Association canadienne de l'industrie de la chimie et aussi les producteurs de produits chimiques du Canada.

Les producteurs de produits chimiques industriels font transporter plus des trois quarts de leur production par chemin de fer. Nous le faisons parce que c'est le moyen le plus sûr et le plus économique. C'est aussi celui qui produit le moins d'émissions de gaz à effet de serre et ce mode de transport est presque 17 fois plus efficace que le transport par camion, à volume égal.

Nous parlons ici d'un système qui est dominé par un secteur différent, celui de l'agriculture, mais je vais insister sur l'importance de l'interconnexion pour rééquilibrer en partie la puissance commerciale qui prévaut. Nous voyons la Loi sur les transports, la réglementation et l'Office comme des moyens de rééquilibrer une situation de monopole.

La valeur de la production canadienne de produits chimiques dépasse 53 milliards de dollars. Nos exportations se chiffrent à 38 milliards de dollars. Nous nous classons au deuxième rang des principaux exportateurs du secteur de la fabrication. Nous employons, dans les collectivités de tout le pays, environ 90 000 Canadiens dont une bonne partie — 38 %, juste un peu moins que pour la TI — sont titulaires de diplômes universitaires. Ce sont des belles carrières pour les collectivités de tout le pays.

Comme les produits chimiques sont davantage commercialisés à l'échelle mondiale que tout autre produit, il est très important de pouvoir les transporter de façon efficiente et efficace. Nos membres travaillent de près avec le gouvernement, nos partenaires du transport et les collectivités sur le plan de la sécurité. Nous tenons à nous assurer d'avoir les meilleures normes en place. La sécurité est la principale priorité de notre secteur. Une des raisons pour lesquelles nous employons une si forte proportion de diplômés universitaires est peut-être que nous traitons des substances chimiques dangereuses. Ce sont des choses qui doivent être manipulées comme il faut. Nous croyons qu'un grand nombre de nos produits ne devraient pas être transportés par camion; nous croyons qu'ils doivent être transportés par chemin de fer pour réduire les risques. La gestion des risques est importante.

Nous gérons, possédons ou louons tous nos wagons de chemin de fer. C'est un aspect important. Nous croyons que nous gérons les risques associés à nos produits jusqu'à leur transfert à un autre opérateur. Nous nous soucions de la responsabilité que les chemins de fer assument lorsqu'ils prennent possession de la marchandise pour la livrer ailleurs. Nous sommes tout à fait pour le maintien de l'obligation de transporteur public. Nous croyons que le Canada a besoin d'un système de transport des marchandises par rail basé sur le commerce et axé sur le marché et nous croyons que la Loi sur les transports, les règlements qui en découlent et l'Office fournissent ce système.

L'industrie chimique a le sens des responsabilités. Nos principes de gestion responsable qui ont été élaborés au Canada sont maintenant reconnus par les Nations Unies et appliqués dans plus de 64 pays. Nous croyons que le réseau d'interconnexion élargi qui existe dans l'ouest du Canada a fourni à un certain nombre de nos membres un important élément de marchandage pour négocier des tarifs concurrentiels et nous voudrions que ce soit maintenu.

Il est également important de maintenir les pouvoirs de l'Office des transports à l'égard du règlement des différends. Nous nous soucions du rééquilibrage, de la puissance commerciale et, comme on l'a mentionné plus tôt, de la réciprocité. Je peux vous dire tout de suite que sur les centaines de pénalités pour faute, aucune n'a été attribuable aux chemins de fer; c'était toujours contre l'autre partie.

Si vous prenez nos sites d'opération, vous verrez que le tiers d'entre eux sont couverts d'embranchements ferroviaires, car nous expédions une grande quantité de produits. Le volume du fret ferroviaire est composé à 12,5 % de produits chimiques, d'engrais, de produits que vous connaissez, qui doivent être acheminés vers les localités agricoles. Les substances chimiques dangereuses que j'ai mentionnées doivent être livrées dans les collectivités pour qu'elles puissent traiter leur eau. Elles font partie intégrante de l'économie canadienne. Nous transformons les matières premières du Canada en produits très utiles, toutes sortes de produits qui sont utilisés dans de nombreuses industries manufacturières du pays.

Je vais m'arrêter là. Je veux laisser le maximum de temps pour les questions.

Merci beaucoup.

• (0900)

**La présidente:** Merci. Vous semblez avoir entendu dire que nous essayons de limiter la durée des déclarations afin que les membres du Comité puissent tous poser des questions. Merci beaucoup d'en avoir tenu compte.

C'est au tour de M. Marshall, de l'Association minière.

**M. Brendan Marshall (vice-président, affaires économiques et du Nord, Association minière du Canada):** Merci.

Madame la présidente, membres du Comité, greffier du Comité et autres participants, je suis Brendan Marshall, vice-président, Affaires économiques et du Nord, à l'Association minière du Canada. L'AMC est le porte-parole national de l'industrie de l'exploitation minière et de la transformation des minéraux et nous nous réjouissons de comparaître pour discuter de cette importante question avec vous.

L'industrie minière canadienne est un moteur économique important dont la contribution au PIB a dépassé 55 milliards de dollars en 2015, qui emploie environ 374 000 personnes et représente 92 milliards de dollars ou le cinquième de la valeur totale des exportations canadiennes. Étant donné son rayonnement international, l'industrie minière est l'un des principaux usagers du système de transport du Canada. En ce qui concerne les chemins de fer, notre secteur représente le plus grand groupe de clients industriels des chemins de fer canadiens. En 2015, par exemple, les minéraux bruts et les produits minéraux transformés constituaient 51,4 % des recettes totales du fret ferroviaire.

Ayant récemment fait un sondage auprès de nos membres, je peux dire que leurs opinions au sujet du service ferroviaire sont partagées. Certains membres ont constaté des améliorations, d'autres ont dit qu'il s'était dégradé. Par exemple, un membre a déclaré n'avoir reçu que 50 % à 80 % de ses commandes hebdomadaires de wagons vides depuis le printemps dernier et que cela se situait généralement dans la partie inférieure de cette fourchette. Ce problème se répercute dans toute l'entreprise, car il est essentiel de livrer le concentré en temps voulu pour gérer l'augmentation du niveau des inventaires dans les sites miniers. Cela pose également un problème pour alimenter les fonderies en matières premières au rythme voulu pour répondre à leurs besoins.

Un autre exemple est le refus du CP d'expédier les produits d'un membre à moins que ce membre ne renonce, par contrat, au recours que la loi prévoit pour les expéditeurs en cas de mauvais service ferroviaire. Le pire exemple, peut-être, est que les deux chemins de fer de catégorie 1 persistent à refuser de transporter de l'uranium, une décision qui contrevient à l'obligation de transporteur public et pourrait nuire aux investissements dans les ressources en uranium de calibre mondial du Canada.

Un mauvais service ferroviaire coûte cher à l'économie canadienne. Les chemins de fer ne produisent pas les marchandises d'exportation grâce auxquelles le commerce extérieur se développe, l'économie prend de l'expansion et le nombre d'emplois augmente. Ils représentent plutôt, pour l'industrie canadienne, un instrument essentiel pour recevoir des intrants d'une importance cruciale et acheminer ses produits jusqu'aux marchés. Les chemins de fer sont donc un élément important et essentiel de l'accès aux marchés pour les exportations canadiennes et pour les marchandises livrées à l'intérieur du pays. Le commerce commence chez nous et sans un réseau ferroviaire solide et fiable, la réputation et le succès du Canada en tant que nation commerçante et destination pour les investissements serait sérieusement compromise.

Pour ces raisons, l'AMC a trois sujets de préoccupation en ce qui concerne la prolongation du projet de loi C-30.

Le premier est l'obligation de transporter un certain volume de grain. Le maintien de l'obligation de transporter un volume précis pour le secteur du grain exacerbera les contraintes existant actuellement sur le plan de la capacité au détriment de tous les autres secteurs, y compris le nôtre. Comme l'ancien président et PDG du CN l'a déclaré devant le Comité au cours de la première étude du projet de loi C-30, si l'on force les chemins de fer à rediriger la capacité ferroviaire vers les expéditeurs de grain, ils le font aux dépens des autres groupes de clients du réseau. De plus, l'obligation de transporter un certain volume s'accompagne du plafond tarifaire dont les agriculteurs bénéficient déjà. Le grain est le seul produit qui bénéficie d'un plafond tarifaire. En payant des tarifs plus élevés que les tarifs plafonnés pour le grain, l'industrie minière et tous les autres expéditeurs subventionnent le service ferroviaire pour le transport du grain. Les céréaliculteurs peuvent donc maintenant obtenir un service préférentiel avec une garantie de volume à un taux préférentiel grâce au plafonnement, ce qui veut dire que tous les autres secteurs paient davantage pour moins de service.

Les entreprises minières craignent également que l'obligation de transporter un certain volume de grain sape les recours que la loi met à la disposition des expéditeurs. Si des volumes minimums obligatoires sont mis en place, comment les entreprises minières forcées d'opérer en dehors des dispositions du projet de loi C-30, peuvent-elles se plaindre du service d'un chemin de fer que la loi force à desservir les entreprises cérésières sous peine de pénalité? Un chemin de fer qui refuse d'enfreindre la loi qui l'oblige à transporter le grain a un argument de défense valide contre les recours à la disposition des autres clients qui se plaignent d'un mauvais service.

Le deuxième sujet que nous voudrions aborder est l'amélioration du mécanisme des accords sur les niveaux de service. Le projet de loi C-30 permet à l'Office des transports du Canada de réglementer certains éléments des accords sur les niveaux de service soumis à l'arbitrage, dont les détails ont été établis dans le cadre d'un processus de consultation, peu après l'adoption de la loi. Ces consultations ont permis de clarifier un peu la définition des modalités opérationnelles, mais les dispositions relatives aux accords sur les niveaux de service continuent d'exiger qu'un arbitre tienne compte des obligations d'une compagnie de chemin de fer envers d'autres expéditeurs pour prendre une décision. Dans le contexte du projet de loi C-30, un arbitre qui doit rendre une décision à l'égard d'un accord sur le niveau de service sera obligé de tenir compte de l'obligation du chemin de fer de transporter le grain plutôt que les éléments de service pour lesquels un autre type d'expéditeur cherche un recours. L'obligation de transporter un certain volume de grain aura primauté sur la réglementation visant à améliorer la position d'un autre type d'expéditeur lors de l'arbitrage d'un accord sur les niveaux de service.

• (0905)

L'AMC estime que ces dispositions expliquent pourquoi si peu d'entreprises ont cherché à conclure des accords sur les niveaux de service.

Pour ce qui est de l'interconnexion, de nombreux membres de l'AMC déplorent que les dispositions à cet égard ont forcé les chemins de fer à faire davantage de petits trajets qui reviennent plus chers que les longs trajets. La réduction des revenus du fret ferroviaire due au fait que le tarif d'interconnexion est réglementé par le gouvernement fédéral conduira les chemins de fer à compenser le manque à gagner en réduisant le service aux autres secteurs de façon à mieux optimiser leur actif et à récupérer les revenus perdus.

L'AMC ne s'oppose pas, en principe, à la réglementation de l'interconnexion. Néanmoins, de nombreuses compagnies minières sont des expéditeurs captifs et estiment que cette mesure leur a fait du tort. Nous avons aussi des membres qui ont bénéficié du prolongement. L'AMC ne prend donc pas position dans un sens ou dans l'autre, mais préconise vivement la divulgation des données pour permettre une évaluation approfondie des répercussions de cette politique pour tous les expéditeurs qui dépendent des services de fret ferroviaire.

En dernier lieu, le principal obstacle auquel les expéditeurs et les décideurs politiques se heurtent pour résoudre les problèmes relatifs au fret ferroviaire est leur incapacité d'évaluer adéquatement la nature des problèmes de capacité ferroviaire à cause d'un manque de transparence et de divulgation des données ferroviaires. Comme les compagnies de chemin de fer ont la haute main sur leurs données, les expéditeurs sont nettement désavantagés lorsqu'ils songent à se prévaloir de l'un des recours que prévoit la loi. C'est parce que les chemins de fer peuvent présenter à l'arbitre des arguments auxquels l'expéditeur ne peut pas répondre adéquatement ou ne peut pas répondre du tout.

Les décideurs ont le même problème lorsqu'ils cherchent à évaluer la validité des affirmations que les chemins de fer et les expéditeurs font à l'égard du service qu'ils fournissent ou qu'ils reçoivent. Il va sans dire qu'il est difficile d'élaborer une politique publique équilibrée lorsqu'on manque de données, comme en témoignent les récentes tentatives législatives.

Pour établir des relations commerciales équilibrées dans le marché du fret ferroviaire afin d'améliorer le service et d'éviter de coûteuses audiences quasi judiciaires tout en permettant aux chemins de fer de rester rentables, l'AMC recommande au gouvernement d'adopter une approche graduelle.

La première phase consisterait à demander aux chemins de fer de partager publiquement leurs données sur la performance et la capacité du secteur, sur une base mensuelle ou périodique, et de communiquer confidentiellement certaines données à la demande d'un expéditeur.

Au cours de la deuxième phase, les décideurs tels que vous-mêmes recueilleraient et analyseraient les données sur la performance et la capacité dans le but d'établir quels sont les problèmes précis dans le réseau.

La troisième phase consistera à adopter les changements requis à la loi et à la réglementation seulement une fois que les causes des problèmes du transport de fret ferroviaire auront été déterminés et que des solutions adaptées auront été trouvées grâce aux données.

L'AMC préconise cette approche parce que la collecte et la publication des données ferroviaires augmenteraient la transparence dans le système des transports et amélioreraient également les relations entre les chemins de fer et les expéditeurs en réduisant les conflits et en fournissant au gouvernement les outils nécessaires pour déceler, évaluer et résoudre les problèmes. C'est également conforme aux engagements du gouvernement à l'égard de la transparence des données et à une politique reposant sur des données probantes.

• (0910)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Marshall. J'apprécie vivement vos recommandations, mais nous devons passer au suivant pour une question de temps.

C'est au tour de M. Northey, de Pulse Canada. Veuillez essayer de vous limiter à cinq ou six minutes, si vous le pouvez, surtout si vous avez des solutions et des recommandations à proposer.

**M. Greg Northey (directeur, Relations avec l'industrie, Pulse Canada):** Merci, madame la présidente et membres du comité, de nous avoir invités ici ce matin.

Pulse Canada est une association nationale de l'industrie qui représente plus de 35 000 producteurs et 132 transformateurs et exportateurs de pois, lentilles, haricots et pois chiches, ainsi que des cultures spéciales comme l'alpiste des Canaries, le tournesol et la graine de moutarde.

Depuis 1996, la production canadienne de légumineuses et de cultures spéciales a quadruplé, le Canada est maintenant le plus grand producteur et exportateur mondial de pois et de lentilles et il assure plus du tiers du commerce mondial de légumineuses.

Le marché des légumineuses et des cultures spéciales est très concurrentiel et c'est pourquoi la préservation et l'expansion de notre part du marché est une priorité importante pour notre secteur. Notre compétitivité sur les marchés mondiaux dépend de divers facteurs dont le plus crucial est, sans aucun doute, la capacité de répondre à la demande de façon régulière.

Dans son rapport intitulé « Connecting to Compete », la Banque mondiale mentionne que la prévisibilité est primordiale pour les coûts globaux que les entreprises assument sur le plan logistique et donc pour leur compétitivité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Nous constatons avec plaisir que le récent rapport de l'examen de la Loi canadienne sur les transports reconnaissait également que « Les décisions prises aujourd'hui en matière de transport détermineront la structure économique de demain... et, à terme, la compétitivité de l'économie canadienne. »

Les légumineuses et les cultures spéciales utilisent des chaînes d'approvisionnement intégrées et sont les cultures les plus multimodales de l'Ouest du pays, car la production est transportée en wagons couverts, en wagons-trémies et en conteneurs maritimes. Même si le produit est transporté dans de multiples corridors multimodaux, le chemin de fer occupe une place centrale dans chaque expédition.

Le transport ferroviaire joue un rôle crucial et les chemins de fer canadiens ont beaucoup de puissance commerciale, surtout dans l'industrie des grains. Seulement quatre des principaux éleveurs et usines de transformation de l'ouest du pays qui desservent ce secteur sont desservis à la fois par le CN et le CP. L'industrie du grain est très captive de l'un ou l'autre des chemins de fer à qui cette puissance commerciale confère la capacité d'optimiser leurs réseaux dans leur intérêt économique au détriment des besoins des usagers du réseau ferroviaire.

Le Canada a toujours reconnu le déséquilibre de la puissance commerciale et il a prescrit et ajusté le cadre législatif et réglementaire de façon à y remédier, par exemple dans la loi dont nous parlons aujourd'hui.

Les forces qui ont rendu nécessaire la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain sont également celles qui permettront d'élaborer une stratégie plus vaste pour améliorer le contexte législatif et réglementaire de façon à compenser la puissance commerciale des chemins de fer et à créer des conditions entraînant un comportement, une capacité et un service dont les expéditeurs bénéficieraient dans un contexte concurrentiel normal.

Nous estimons que cette stratégie doit mettre l'accent sur deux aspects prioritaires.

Premièrement, il faut améliorer les dispositions des accords sur les niveaux de service afin que les expéditeurs puissent négocier un contrat de service efficace avec les chemins de fer.

Deuxièmement, comme tous les expéditeurs et la totalité du trafic ne seront pas couverts par un accord sur les niveaux de service, nous devons améliorer les dispositions de la loi qui favorisent un service adéquat ainsi que le rôle de l'organisme de réglementation, l'Office des transports du Canada.

Je vais d'abord parler brièvement de la nécessité d'améliorer les dispositions de la loi concernant l'accord sur les niveaux de service.

La Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain conférerait à l'Office, au nouveau paragraphe 169.31(1.1), le pouvoir de préciser, par règlement, ce qui constitue des « conditions d'exploitation » dans les accords sur les niveaux de service. Cette disposition et le règlement qui en découle devraient être permanents.

Il faudrait aussi renforcer l'ANS en incluant dans les questions pouvant être soumises à un arbitrage les conséquences financières auxquelles les chemins de fer s'exposent s'ils ne respectent pas l'accord. Ce droit devrait être enchâssé dans la loi à l'article 169.31 de la Loi sur les transports au Canada. Les conséquences financières sont essentielles pour établir une imputabilité équilibrée entre les chemins de fer et leurs clients.

Également, comme toute interaction entre les chemins de fer et leurs clients ne sera pas régie par les modalités d'un contrat confidentiel, il est essentiel d'établir également les conditions qui assureront un service adéquat à tous les expéditeurs et pour toutes les expéditions.

Comme première mesure indispensable, Pulse Canada recommande que le gouvernement rétablisse le pouvoir de l'Office des transports du Canada de décider, de son propre chef, d'enquêter sur les problèmes de service, y compris les problèmes systémiques, d'émettre des ordonnances générales et d'émettre des ordonnances *ex parte*.

Pour que l'Office puisse remplir ce mandat amélioré de surveillance de la réglementation et pour faciliter les activités commerciales ainsi que l'évaluation et l'élaboration de la politique publique, il faudrait créer une base de données intégrée complète, administrée par l'Office, pour fournir des renseignements sur la capacité, la demande et la performance du système logistique ferroviaire.

Je vais parler de l'interconnexion puisque c'est un sujet à la mode.

Le pouvoir que la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain a donné à l'Office pour élargir les limites d'interconnexion a renforcé une importante mesure pro-concurrence et une disposition de la loi visant à protéger les expéditeurs. Les dispositions d'interconnexion plus larges de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain a donné aux expéditeurs accès à un autre transporteur prêt à soutenir la concurrence.

● (0915)

Jusqu'ici, 76 % des interconnexions ont été faites vers les États-Unis, la plus importante sur une distance de 125 kilomètres, la moyenne étant de 76 kilomètres.

Nos membres qui ont eu recours à cette disposition disent avoir économisé sur les tarifs marchandises entre 500 \$ et 1 500 \$ par wagon, ce qui représente une économie importante par rapport aux taux offerts actuellement, surtout pour les petits et moyens expéditeurs que nous représentons. Néanmoins, n'oublions que les dispositions relatives à l'interconnexion ont pour but de favoriser un comportement concurrentiel, autrement dit, à faire en sorte que les chemins de fer offrent des tarifs et des services concurrentiels.

Lorsque les dispositions d'interconnexion fonctionnent bien, les clients n'ont pas à activer la disposition de la loi. Par conséquent, nous ne pouvons pas nous fier uniquement au nombre de fois où il y a eu une interconnexion pour évaluer la valeur de cette disposition. La disposition d'interconnexion élargie devrait rester en place, car elle produit maintenant les effets qu'une mesure visant à favoriser la concurrence est censée produire.

Je vais m'arrêter là et nous pouvons passer aux questions. Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup pour ces renseignements. Nous allons entamer une période de questions de six minutes, en commençant par Mme Block.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie nos témoins. Il est formidable d'avoir devant nous un groupe aussi diversifié. Nous avons entendu d'autres producteurs, ainsi que les chemins de fer et il est vraiment intéressant d'entendre l'opinion de l'association minière, de l'association de la chimie et d'autres groupes de producteurs.

Nos groupes de producteurs nous ont dit, je pense, que l'interconnexion a été pour eux un moyen efficace de bénéficier de la concurrence. Comme l'a souligné M. de Kemp, cela a transformé un monopole en duopole.

Au fur et à mesure que j'ai rencontré les différentes parties prenantes, je leur ai demandé si le prolongement à 160 kilomètres de la distance d'interconnexion que prévoit le projet de loi C-30 a été bénéfique pour tous les types de marchandises. La loi comme telle s'appelle la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain. Je voudrais que vous parliez non seulement de la disposition concernant l'interconnexion qui devait prendre fin, mais aussi des autres mesures qui arrivaient également à expiration. D'autre part, y a-t-il, dans le projet de loi C-30, des éléments que vous voudriez voir appliquer à toutes les marchandises et pas seulement au grain?

• (0920)

**Mme Lauren van den Berg (gestionnaire, Affaires et engagement des parties intéressées, Association canadienne de l'industrie de la chimie):** Merci beaucoup. Je vais intervenir. Je m'appelle Lauren van den Berg et je fais partie de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie. Dave et moi-même faisons équipe.

Vous avez, je crois, soulevé une excellente question. En fait, le libellé du projet de loi C-30 a été conçu pour inclure toutes les marchandises et pas seulement le grain. C'est ce qu'il fait en principe, mais le hic — car il y en a toujours un — est qu'il faut se trouver à la bonne distance. Vous devez être dans cette zone de 160 kilomètres, la zone 5. Le problème qu'éprouvent un grand nombre de nos membres — comme, j'en suis sûre, d'autres personnes autour de cette table et comme d'autres témoins vous l'ont dit — est que ce n'est pas suffisant. C'est seulement utile à ceux qui ont la chance d'avoir des installations, des usines ou des mines dans cette zone. L'allongement de la distance d'interconnexion, l'année dernière, a certainement permis de réaliser des économies, comme plusieurs de nos membres

l'ont dit, mais c'est seulement pour les rares entreprises qui ont la chance d'avoir des installations dans la bonne zone.

L'Association canadienne de l'industrie de la chimie et plusieurs des autres associations avec lesquelles nous travaillons préconisent, en tant qu'expéditeurs, d'allonger la distance d'interconnexion au-delà de la zone de 160 kilomètres. Nous souhaitons qu'elle s'étende à tout le Canada, à toutes les provinces et nous voulons que ce soit de façon permanente.

Je vais revenir sur un thème dont vous avez entendu parler, celui des expéditeurs captifs et du déséquilibre des pouvoirs que cela représente. Soixante-dix-huit pour cent de nos membres sont les clients captifs d'une seule compagnie de chemin de fer de catégorie 1, ce qui crée un important déséquilibre des pouvoirs allant à l'encontre du principe même d'une économie de marché concurrentiel. Lorsque nous parlons de sécurité économique — une très belle phrase que nous ferions bien de répéter souvent — et que nous cherchons à favoriser les investissements à long terme au Canada, nous devons pouvoir démontrer que le transport n'est pas seulement sûr et fiable, mais également concurrentiel et que c'est dans l'intérêt du pays du point de vue économique et sécuritaire.

**Mme Kelly Block:** Très bien.

**M. Brendan Marshall:** Je reviens sur ce qu'a dit Lauren. Simplement pour vous broser le contexte, un grand nombre de sites miniers opèrent dans des régions éloignées et à ma connaissance, seulement deux des 37 membres de l'association ont pu se prévaloir de cette mesure.

Ce n'est pas tant le principe de la politique qui nous préoccupe; il s'agit de bien comprendre quels seraient les effets d'un prolongement des interconnexions dans l'ensemble du réseau. Étant donné la rapidité avec laquelle le projet de loi C-30 a été rédigé, déposé et adopté, nous pensons qu'on n'a pas suffisamment évalué les conséquences que cela aurait pour tout le réseau.

Je recommande au comité d'évaluer attentivement quelles sont ces conséquences et de se baser sur des données probantes pour établir si ce serait ou non dans l'intérêt supérieur du réseau. L'AMC ne se prononce pas sur les avantages ou les inconvénients de l'interconnexion comme telle. Nous estimons que toute mesure politique visant à modifier le réseau de fret ferroviaire doit reposer sur les faits et des données probantes.

**Mme Kelly Block:** Je vais répondre rapidement aux préoccupations que vous avez soulevées au sujet du partage des données. Une des mesures que contenait le projet de loi C-30 était la deuxième disposition prévoyant que « Sous réserve de la demande en volume et de la capacité des corridors, [le CN et le CP] transportent chacune au moins 500 000 tonnes métriques de grain par semaine » après la récolte. On peut supposer que pour y parvenir, les chemins de fer doivent partager davantage leurs données.

Vous semblez dire qu'il est nécessaire que les chemins de fer partagent davantage les données avec les expéditeurs et les producteurs. Envisageriez-vous une extension de certaines des mesures de ce projet de loi qui visaient spécifiquement le transport du grain? Pensez-vous que certaines d'entre elles seraient bénéfiques si elles s'appliquaient de façon générale aux autres expéditeurs et aux autres marchandises?

• (0925)

**La présidente:** Pourriez-vous répondre très brièvement?

**M. Brendan Marshall:** Une réponse très brève en ce qui concerne la demande en volume? Non.



Non, vous ne pouvez pas choisir les gagnants et les perdants dans le marché du fret ferroviaire. Pour relier la demande en volume à l'impact global sur les réseaux et les données... À l'heure actuelle, il n'y a pratiquement aucune donnée disponible sur la capacité et les expéditeurs ne la connaissent donc pas. Je ne crois pas, je l'avoue, que les décideurs politiques soient au courant des répercussions de la rationalisation du transport ferroviaire sur tel ou tel secteur et des répercussions que cela a pour tous les autres, car il n'y a pas suffisamment de données pour l'établir.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Marshall.

Quelqu'un d'autre pourrait peut-être ajouter quelque chose en réponse à une autre question, mais je dois passer au suivant.

Allez-y, monsieur Iacono.

[Français]

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être parmi nous ce matin.

Madame la présidente, veuillez noter que je vais partager le temps qui m'est alloué avec M. Sikand.

Ma question s'adresse à tous les témoins.

Le mécanisme d'indemnisation intégré au règlement des litiges vous paraît-il efficace et suffisant? Selon vous, est-ce qu'un rôle accru d'enquête et de résolution des litiges à l'Office des transports du Canada pourrait suffire à équilibrer les forces du marché en matière de transport ferroviaire?

[Traduction]

**M. David Podruzny:** Si vous le permettez, je vais répondre en anglais, car il est meilleur que mon français.

Est-ce suffisant? Je dois dire que non. Nous avons besoin d'une certaine rigueur dans le processus. Pour le moment, nous dépendons des renseignements que fournissent les chemins de fer et de toutes leurs données. Notre secteur souhaite un rééquilibrage.

Pour ce qui est de s'adresser à l'Office, un certain nombre de nos membres ont dit que cela coûte extrêmement cher. S'ils expédient seulement quelques wagons par semaine, ils ne peuvent pas se permettre de porter une cause de 1 million de dollars devant l'Office, une cause dont la résolution peut prendre des mois. Il faut un moyen... La possibilité d'une action collective est une proposition très importante, mais nous devons trouver un moyen de rationaliser le processus.

N'oubliez pas que les deux chemins de fer de catégorie 1 ont des services juridiques permanents. C'est pratiquement pour eux un centre de coûts ou de profits. Voilà ce que doit affronter une petite entreprise.

L'Office a un rôle crucial et important à jouer dans le rééquilibrage, mais il est très difficile de porter une cause devant l'Office. Vous devez avoir beaucoup de problèmes pour pouvoir le faire. La décision ne peut pas se prendre à la légère. C'est coûteux. Cela prend du temps.

**Mme Lauren van den Berg:** Je vais ajouter une brève réponse et céder la parole à Brendan, ce qui est normal vu que je reviens sur une chose dont il a parlé dans sa déclaration préliminaire.

Suite à ce qu'a dit Dave, l'une des difficultés de nos membres est que, lorsqu'ils négocient avec les expéditeurs, il y a une différence entre le contrat et les accords sur les niveaux de service. Ils sont pris entre l'arbre et l'écorce à cause du déséquilibre des pouvoirs qui régit le secteur dans lequel ils opèrent. Cela veut dire qu'ils ne peuvent

pratiquement pas s'adresser à l'Office pour le règlement d'un conflit parce que ce n'est pas du ressort de l'Office. La confidentialité pose un autre problème, si bien qu'après avoir négocié avec les chemins de fer de catégorie 1, ils se retrouvent avec un morceau de papier que l'Office ne peut pas examiner parce que ce n'est pas de son ressort. Lorsque nous parlons de l'accessibilité et des coûts prohibitifs, tout le monde en convient, mais en fin de compte, ce ne sont pas les expéditeurs qui ont les cartes en main pour la qualité du service.

**M. Brendan Marshall:** Je vais ajouter quelques mots.

Ce qui prend du temps et coûte cher pour préparer les causes à porter devant l'Office c'est notamment l'élaboration des arguments et la préparation des données que vous allez utiliser pour défendre votre position. La divulgation des données serait une mesure très concrète que l'on pourrait prendre pour mieux équilibrer les forces dans le processus de négociation.

La dernière chose que j'ajouterais est que l'objectif devrait être de tenir les négociations en dehors du contexte d'un office. Nous croyons que la divulgation des données aiderait énormément à éviter d'avoir recours à l'Office pour les contrats et les règlements entre les expéditeurs et les chemins de fer.

• (0930)

**La présidente:** Monsieur Sikand, vous avez une minute et demie.

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** J'ai vécu pendant des années à Sarnia que l'on surnomme, comme vous le savez, la vallée chimique, si bien que cela m'intéresse. J'ai également eu un déversement dans ma circonscription, là où j'ai grandi. Comme ce n'était pas un déversement de produits chimiques, je dois vous demander quelles mesures sont en place pour assurer la sécurité du public et quels sont les rôles respectifs des chemins de fer et des entreprises lorsqu'on transporte des substances chimiques?

**M. David Podruzny:** C'est une question que nous prenons très au sérieux.

Selon les préceptes de la gestion responsable, depuis 40 ans, nous participons aux exercices de formation des premiers intervenants. Nous faisons le maximum pour que les produits envoyés aux chemins de fer soient dans des conteneurs sécuritaires, mais de plus, nous organisons régulièrement, dans l'ensemble du pays, des programmes de formation pour les premiers intervenants. Ils ont lieu dans toutes les localités du Canada.

Il y a un mois, nous avons eu une session de formation à Lac-Mégantic où les premiers intervenants — la police et les pompiers — ont pu apprendre comment manipuler les produits et quelles étaient les bonnes et mauvaises choses à faire. Cela fait partie intégrante de la gestion responsable de nos produits, du début à la fin. Nous donnons des cours — il va y en avoir un bientôt à Hinton — d'un bout à l'autre du pays.

Nous croyons que la sécurité est primordiale. C'est pourquoi nous transportons notre fret par chemin de fer. Nous savons que le camionnage entraîne beaucoup plus d'accidents étant donné qu'il faut quatre camions pour un wagon. Il y a beaucoup plus de risques sur les routes que sur les chemins de fer. Il est important de former et de préparer les intervenants des services de secours en cas d'urgence.

J'ai toujours dit que chaque déversement fini par être un déversement de produits chimiques étant donné que c'est ainsi que les médias interprètent les choses. Nous nous soucions du transport de toutes les marchandises dangereuses et pas seulement de nos propres produits.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Désolée, mais votre temps est écoulé.

C'est au tour de M. Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Merci, madame la présidente.

Je vais d'abord me permettre un bref commentaire qui se veut constructif plutôt que critique. Je trouve que c'est pratiquement un péché d'être en présence de tels experts, mais d'avoir aussi peu de temps à leur consacrer. Lors des futurs travaux du Comité, on pourrait peut-être limiter le nombre de témoins par séance.

Je vais poser mes questions en rafale. La première s'adresse au représentant de Pulse Canada.

On a beaucoup parlé d'interconnexion. Par contre, il a beaucoup moins été question du Programme du revenu admissible maximal. Or dans le rapport de M. Emerson, on propose son abolition.

Si vous souhaitez conserver cette mesure, quels avantages y voyez-vous? Quels seraient les impacts de sa suppression?

[Traduction]

**M. Greg Northey:** Le secteur du grain se démarque de la plupart des autres expéditeurs en ce sens que les personnes qui produisent la marchandise ne sont pas les mêmes que celles qui l'expédient. Le revenu admissible maximal en tient compte et fait en sorte que les producteurs de grain, les agriculteurs défraient le transport du fret. Ce programme a été mis en place parce qu'il s'agit d'un genre de chaîne d'approvisionnement tout à fait différent. Pour tout examen du revenu admissible maximal, il faut se baser sur les données probantes quant aux conséquences que cela peut avoir sur la chaîne d'approvisionnement, purement pour des raisons de protection, en ce qui concerne les tarifs de fret, parce que les chemins de fer ont une puissance commerciale incroyable. C'est un bon moyen de maintenir les tarifs à un niveau raisonnable.

• (0935)

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Marshall.

Dans votre présentation, je crois que vous avez dit que les 500 000 tonnes imposées aux compagnies ferroviaires nuisaient probablement aux autres types de ressources naturelles pour lesquelles le transport ferroviaire est utilisé. Vous n'avez toutefois pas parlé comme tel d'une situation déloyale. Or, les représentants des principales lignes de chemin de fer nous ont dit qu'avec ou sans le projet de loi C-30, ils auraient transporté les mêmes quantités de grains.

Pouvez-vous me donner des exemples clairs de préjudices que vous aurait causés le projet de loi C-30?

[Traduction]

**M. Brendan Marshall:** Certainement. Je peux vous en donner un ou deux.

Si nos membres tiennent tant à la divulgation des données concernant le rendement et la capacité c'est notamment parce que

nous ne savons pas si les affirmations des chemins de fer sont véridiques. Les chemins de fer peuvent dire qu'ils auraient transporté la même quantité de grain de toutes façons, mais si vous aviez demandé, il y a cinq ans, au secteur du grain, s'il recevait ou non le même niveau de service, sa réponse aurait peut-être été très différente. Il est très difficile de demander un exemple bien précis, un exemple quantitatif des torts causés quand on divulgue aussi peu de données au sujet du réseau.

Nous avons des membres qui calculent à l'interne leur manque à gagner résultant de l'insuffisance des services ferroviaires. Je crois qu'un de nos membres a accumulé, ces dernières années, un manque à gagner de plus de 80 millions de dollars à cause de ces manquements, mais nous avons besoin de données solides pour relier précisément ce chiffre à la politique qui influe sur la capacité de transport du grain.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

Monsieur Northey, voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

[Traduction]

**M. Greg Northey:** Le décret a eu un effet bien précis en ce sens qu'il a établi une exigence pour les chemins de fer. Ces derniers ont fini par faire passer les livraisons par Vancouver. Nous avons des chiffres au sujet des conséquences que cela a eu pour nos expéditeurs. Ces derniers utilisent le corridor américain qui va vers l'est ou les petits transbordeurs à Vancouver. Le décret a également causé énormément de torts à nos expéditeurs.

Si l'on emploie ce genre d'instrument, il faut qu'il soit très précis. Il doit clairement établir que les chemins de fer doivent transporter des produits précis par des corridors précis pour des marchandises précises au lieu de fixer un objectif global. Autrement, cela a des effets négatifs sur le transport de toutes sortes de marchandises, partout au Canada.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

[Traduction]

**La présidente:** Il vous reste une minute, monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Par générosité, je vais la céder à un autre membre du Comité.

[Traduction]

**La présidente:** Je vous remercie de votre gentillesse. Comme vous le voyez, les membres du comité travaillent bien ensemble.

Allez-y, monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Pour confirmer ce que nous avons entendu au cours des derniers jours, surtout à propos de l'interconnexion — monsieur Northey, éclairez-nous — il semblait que les pressions concurrentielles que vous pouvez exercer sur les chemins de fer de catégorie 1, au Canada, sont entièrement reliées à l'accès aux chemins de fer américains. Le CN et le CP nous ont dit que ces derniers peuvent venir voler des clients aux chemins de fer canadiens, mais que l'inverse n'est pas possible. J'en parle simplement parce qu'il faut faire la part des choses.

Je voudrais aussi aborder un autre sujet. Un représentant de l'industrie du grain a dit que son secteur voudrait que la fourniture des wagons et du service se base sur la demande et non plus sur l'offre. L'offre à un prix fixe équivaut à un rationnement, ce qui pose un problème à tout le monde, semble-t-il. Quelqu'un a-t-il calculé quel serait le coût, surtout la hausse de coût, si nous disions aux chemins de fer que nous paierons ce qu'il faudra pour obtenir la capacité dont nous avons besoin?

**M. Greg Northey:** Pour répondre à votre première remarque au sujet de la concurrence américaine, n'oublions pas que l'interconnexion, les tarifs concurrentiels ou toute mesure favorisant la concurrence ne peuvent fonctionner que si les deux chemins de fer sont prêts à se concurrencer mutuellement. Le CN et le CP n'ont pas toujours manifesté le désir de se concurrencer entre eux pour leur clientèle captive. Cela ne peut fonctionner qu'avec l'intervention d'un troisième joueur. C'est un facteur très important.

Aux États-Unis, les expéditeurs voudraient également avoir notre système d'interconnexion. C'est ce qu'ils qualifient de « connexion concurrentielle ». En juillet, le Surface Transportation Board a annoncé qu'il allait effectuer une étude de la réglementation en vue d'améliorer les dispositions actuelles à cet égard. Il tient des audiences, cet automne, avec les expéditeurs et les autres parties prenantes du secteur ferroviaire pour la mise en place d'un modèle similaire.

• (0940)

**M. Ken Hardie:** Veuillez répondre brièvement.

**M. Greg Northey:** Oui.

La deuxième question...?

**M. Ken Hardie:** C'était au sujet de la demande.

**M. Greg Northey:** Nous avons un programme de mesure du rendement. Chaque semaine, nous publions les données sur plus de 90 % du transport du grain au Canada. L'évaluation se fonde sur la demande des expéditeurs. À l'heure actuelle, les expéditeurs vendent ou commercialisent leurs produits en fonction de la capacité de transport qu'ils espèrent obtenir des chemins de fer. Elle est parfois inférieure de 20 % à ce que nous pourrions vendre sur le marché mondial.

Nous commercialisons nos récoltes et nous...

**M. Ken Hardie:** Je comprends tout cela. Je vous demande si vous êtes prêts à payer un prix plus élevé pour obtenir un plus grande capacité d'expédition.

**M. Greg Northey:** Nous payons déjà beaucoup. Nous avons investi énormément d'argent, depuis 2013-2014, pour accroître la capacité des exploitations et des élévateurs, si bien...

**M. Ken Hardie:** C'est de la capacité ferroviaire dont nous parlons ici. Êtes-vous prêts à payer pour l'obtenir?

**M. Greg Northey:** Les chemins de fer peuvent payer pour leur propre capacité, comme nous le faisons nous-mêmes. Nous payons pour notre propre capacité d'entreposer le grain de façon à faire face aux variations et assurer une certaine prévisibilité.

**M. Ken Hardie:** Je ne pense pas que ce soit une réponse vraiment satisfaisante, pour être honnête avec vous.

**M. Brendan Marshall:** Allez-y. J'ai pris un certain temps.

**M. Philip de Kemp:** Dans le cas de l'industrie céréalière, comme on l'a souvent entendu dire aujourd'hui, toute relation commerciale moderne se distingue par le fait que chacune des parties est responsable de la réussite de l'autre. Si les chemins de fer disent qu'ils vont fournir un service, mais qu'ils n'ont pas assez d'argent...

Il y a 20 ans, on parlait de fermer quelques élévateurs à grain, d'accroître les gains d'efficacité du système et de préparer 100 wagons. Les expéditeurs et les producteurs de l'industrie ont passé de la parole aux actes. Aujourd'hui, il n'y a que de la tromperie; ils vous promettent de fournir le service, mais en le facturant plus cher.

Nous n'aurions pas ce problème si... Les industries des mines, de la chimie et des céréales, et toutes les autres. Elles n'ont pas de revenu admissible maximal, mais en principe, elles devraient obtenir un wagon si elles en veulent un. Le problème, c'est le service. Tout d'un coup, ils vous disent qu'ils fourniront le service, mais que cela coûtera beaucoup plus cher. C'est ainsi que les chemins de fer agissent.

À l'heure actuelle, nous réduisons nos listes de paie pour atteindre ce que nous pensons devoir remettre aux actionnaires. Nous avons un système monumental pour transporter les produits de tous vers les ports de l'Est et de l'Ouest. En ce qui concerne l'équilibre, et l'interconnexion avec les États-Unis, nous ne discuterions pas de l'interconnexion maintenant et de toutes les autres choses si nous avions du service, si nous avions de l'électricité, si nous avions des wagons. Nous ne nous retrouverions pas continuellement dans cette même situation.

**M. Brendan Marshall:** Tout ce que j'ajouterais à cela, c'est que ce que nous vous disons est important. La majeure partie du service dépend de la capacité: combien d'équipes, combien de locomotives, combien de places il faudra pour établir le meilleur équilibre entre le service et les besoins du réseau.

À l'heure actuelle, c'est la grande question. Nous ne savons pas vraiment quelle est la capacité des chemins de fer. Quand nous leur posons la question, ils nous disent généralement qu'ils réinvestissent plus que jamais dans le réseau, qu'ils réinvestissent 1,5 milliard de dollars, soit 20 % de leur revenu dans le réseau. Ces sommes semblent très élevées, mais en réalité nous ne savons pas si elles suffiront. Nous ne savons pas s'ils ont besoin de 2 milliards de dollars ou si c'est amplement assez.

**M. Ken Hardie:** D'accord. Je comprends.

Me reste-t-il du temps, madame la présidente?

**La présidente:** Vous avez à peu près six secondes.

À vous la parole, monsieur Fraser.

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Merci beaucoup. Je vous en suis très reconnaissant. Je vais tout de suite poser mes questions pour ne pas perdre de temps.

La concurrence est au coeur de tout ce dont nous parlons. Il me semble qu'à l'heure actuelle, l'industrie ferroviaire n'a pas assez de concurrence. Outre l'interconnexion, existe-t-il un autre outil qui serait disponible ou que l'on pourrait créer pour améliorer pour accroître la concurrence dans l'industrie ferroviaire au Canada?

**M. David Podruzny:** Nous en avons déjà mentionné un, la transparence de l'information, qui est cruciale. Un autre serait de bien adapter notre système à ce qui se passe aux États-Unis. Nous transportons un bon 80 % de notre production vers les États-Unis, alors il est crucial d'harmoniser ce transport en rapprochant les normes des deux pays.

Nous voudrions aussi une augmentation et une croissance des investissements. On nous dit que les investissements seront réduits parce que nous ne savons pas si nous pourrions expédier les produits finis cumulatifs. Alors il serait bon de savoir quel niveau de service nous aurons et s'il y a assez d'espace pour ajouter des produits...

Quand vous parlez d'acheter des wagons et d'en obtenir plus, au cours de ces 10 dernières années, le prix du wagon a passé de 6 000 \$ à 26 000 \$, et nous n'avons pas beaucoup plus de wagons aujourd'hui. Pendant la grande récession, la valeur pour les actionnaires des deux grandes compagnies de chemin de fer est restée la même.

• (0945)

**M. Sean Fraser:** Dans le cas de l'amélioration de la transparence, pour en revenir à la conversation sur les données, je crois que c'est vous, monsieur Northey, qui avez souligné que l'on ne peut pas simplement tenir compte du nombre de fois où l'on a utilisé l'interconnexion, parce qu'à la table de négociation, les expéditeurs présentent des expériences anecdotiques pour expliquer les avantages de l'interconnexion. Y aurait-il un moyen d'obtenir les données dont parlait M. Marshall quand nous nous trouvons face à ces anecdotes des expéditeurs à la table de négociation?

**M. Greg Northey:** Vous parlez des expéditeurs qui s'adressent à la compagnie de chemin de fer pour demander de l'interconnexion et qui se servent de cela comme pouvoir de négociation?

**M. Sean Fraser:** Qu'ils s'en servent ou non, oui, c'est bien ma question.

**M. Greg Northey:** À l'heure actuelle, on recueille des données d'un certain groupe d'expéditeurs pour savoir combien de personnes se sont servies de l'interconnexion, combien de wagons elles ont déplacés et, jusqu'à un certain point, combien elles ont économisé quand la compagnie de chemin de fer a accepté de leur fournir le service sans recourir à l'interconnexion. En général, ces renseignements nous viennent de l'expéditeur. Ils ne sont pas nécessairement rendus publics à moins qu'une industrie comme la vôtre accepte de se mettre à corréliser ces renseignements.

**M. Sean Fraser:** Monsieur Marshall, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Brendan Marshall:** Je voudrais juste dire deux choses très brièvement. L'initiative que l'industrie céréalière a lancée pour réunir les données et pour produire des indicateurs sur le rendement est admirable. Cependant, il y manque les données sur la capacité, et je mentionne cela pour que le comité comprenne. C'est une équation, n'est-ce pas? Les indicateurs de rendement représentent le numérateur, et les données sur la capacité sont le dénominateur. Il faut comparer ces deux facteurs pour vraiment comprendre ce qui se passe, et pour le moment, nous n'avons que des exemples limités du numérateur, et nous ne savons rien du dénominateur, alors comment pouvons-nous mesurer la suffisance de cette équation?

**M. Sean Fraser:** Madame la présidente, me reste-t-il un peu de temps?

**La présidente:** Vous avez une minute.

**M. Sean Fraser:** En ce qui concerne l'harmonisation des normes de l'industrie ferroviaire, que pourrions-nous faire à court terme pour harmoniser nos normes avec celles des États-Unis afin de pouvoir amener nos produits vers les marchés mondiaux aussi bien qu'eux?

**M. Brendan Marshall:** Je crois que les autres groupes marchandises exportent peut-être un peu plus que nous vers les États-Unis, alors peut-être qu'ils seraient mieux placés pour répondre à cette question.

**Mme Lauren van den Berg:** Nous collaborons de très près avec notre association soeur américaine, l'American Chemistry Council et avec la STB, la commission américaine du transport de surface, pour veiller à ce que si nous ne sommes pas encore sur la même longueur d'onde, au moins que nous ne nous éloignons pas trop d'eux.

Si quelque chose ne correspond pas aux normes relatives à l'épaisseur des parois du camion-citerne, ou à l'emplacement des vis, ou au volume du wagon, les wagons ne pourront tout simplement pas franchir la frontière. Alors ce que nous faisons, et ce que nous recommandons fortement, c'est de suivre les États-Unis, je vous dirai franchement. Je sais que cette recommandation n'est pas très attirante, mais en fin compte, ce sera le seul moyen de transporter les marchandises des producteurs chez les expéditeurs et jusqu'aux consommateurs des marchés.

**M. Sean Fraser:** Monsieur de Kemp, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Philip de Kemp:** Je voulais juste faire une observation au sujet de la valeur ajoutée dans l'industrie céréalière. Évidemment que je ne peux pas parler au nom des transformateurs canadiens d'oléagineux, qui fabriquent l'huile de canola, mais ils ont souligné cela plusieurs fois déjà, et l'industrie brassicole a aussi mentionné le malt à valeur ajoutée. Pour toutes ses ventes aux États-Unis, l'industrie canadienne des oléagineux loue presque tous ses wagons. Évidemment que pendant la période de location, elle est propriétaire de ces wagons. L'industrie brassicole est dans la même situation. Le problème ne réside donc plus dans le nombre de wagons disponibles, mais dans leur rendement et dans le service qui consiste à placer une locomotive devant ces wagons pour amener les produits aux consommateurs. Il faut pour cela de 27 à 30 jours, mais ces industries sont propriétaires de ces wagons. La disponibilité des wagons ne pose pas de problèmes, mais le service et la locomotive en causent.

• (0950)

**M. Sean Fraser:** Et en arbitrage, vous voulez tous souligner aussi le manque de rendement de la prestation de services.

**M. Philip de Kemp:** Cela réglerait 95 % des problèmes que nous vous présentons aujourd'hui et auxquels nous nous heurtons depuis 25 ans.

**M. Sean Fraser:** Je comprends. Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

À vous la parole, madame Watts.

**Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC):** Merci beaucoup. Je remercie les témoins de nous apporter tant d'information en présentant leurs observations et en répondant aux questions.

Je voudrais un peu plus de détails, parce que comme vous le savez, au cours de nos dernières séances, nous avons entendu beaucoup de témoins et un vaste éventail de recommandations.

Je voudrais en revenir aux compagnies de chemin de fer. J'ai été surprise de vous entendre dire qu'il faudrait étendre la zone d'interconnexion. Les compagnies de chemin de fer nous ont dit qu'il n'était pas du tout nécessaire de l'étendre à 160 kilomètres, que 30 kilomètres suffiraient et qu'en fait nous n'avions eu aucune idée de ce que nous faisons en étendant cette zone. C'est ma première question.

Ma deuxième question a trait à la concurrence et à la compagnie BNSF. Ses représentants nous ont dit que nos exigences ne correspondent pas à celles des États-Unis et que si nous abrogeons la loi, leur compagnie ne pourrait plus soutenir la concurrence.

J'ai une dernière observation à faire, puis j'aimerais que vous nous disiez ce que vous en pensez.

Si nous conservons la zone d'interconnexion de 160 kilomètres, nous aurons 785 wagons de plus qui resteront immobiles.

Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de tout cela, messieurs?

**M. Brendan Marshall:** Je suis désolé, mais votre question est très précise, et je ne peux pas exprimer mon point de vue sur une situation dont je ne connais pas la portée et les détails.

J'en reviens au fait que nous débattons de ces problèmes depuis des années, des décennies et, dans le cas de certaines associations canadiennes, depuis un siècle, et nos revendications entrent en conflit. Les compagnies de chemin de fer affirment que nous n'avons pas besoin d'interconnexion. Certains expéditeurs disent que nous en avons besoin. Pourquoi ne pas tout simplement divulguer l'information pour déterminer ce qui est vrai dans tout cela?

**Mme Dianne L. Watts:** Et vous pensez que nous pourrions régler cela en modifiant la Loi sur les transports au Canada.

**M. Brendan Marshall:** L'Association minière du Canada est prête à envisager différentes options. Elle a produit une recommandation juridique sur la divulgation du type de données qui nous intéresse, sur la fréquence de cette divulgation, sur les façons de fournir ces données et sur quels types de données sont confidentiels et comment adapter cela aux expéditeurs. Nous nous ferons un plaisir de le remettre au comité si cela vous intéresse.

**Mme Dianne L. Watts:** Bien sûr.

**M. Brendan Marshall:** Au fond, nous observons une source de tension qui se trouve en plein sur une ligne de faille qui nous projetterait soit vers l'efficacité du réseau, soit vers une détermination commune des obligations des transporteurs et des droits des expéditeurs.

Depuis au moins cinq ans, nous sommes incapables de réconcilier ces facteurs. Nous essayons maintenant non pas nécessairement d'établir des mesures politiques particulières pour résoudre cette situation qui, dans certains cas, s'avère très difficile. Nous voudrions des mesures qui aident les parties à éviter elles-mêmes de retomber dans cette situation, dans cette impasse.

**Mme Dianne L. Watts:** D'accord. Je comprends.

**M. David Podruzny:** Je suis toujours stupéfait quand j'entends quelqu'un dire que des wagons restent immobiles et inutilisés. Comme je l'ai dit tout au début de mon allocution, nos membres prennent soin de tous leurs wagons. Je peux vous dire que nous avons dû accroître la propriété et la location des wagons d'un tiers, parce que les délais de retour des wagons ont augmenté d'un tiers. Nous avons donc dû continuellement réinvestir dans les infrastructures.

Le niveau de service ne s'améliore pas, mais les deux compagnies de chemin de fer contrôlent tous ces facteurs. Comment obtenir des renseignements exacts quand ces renseignements sont entre les mains d'une des parties du litige? L'information doit être diffusée de façon indépendante. Nous devons aussi respecter certaines des marchandises que nos membres transportent. Même le volume est confidentiel, parce qu'il représente des parts de marché dans un commerce auquel ne participent souvent que deux entreprises. La manière de divulguer ces renseignements nous conviendra peut-être, mais elle risque de ne pas convenir à nos concurrents directs.

Dans notre industrie, l'information donne du pouvoir. Les rotations s'accroissent, et le service diminue. Il arrive que nos wagons soient livrés au mauvais endroit et que nous devions verser une amende parce qu'ils ne sont pas là à temps où ils devraient l'être pour la collecte parce qu'ils ont été ramenés au mauvais quai. Si les wagons nous reviennent endommagés ou sans rapports, nous ne

pouvons pas les renvoyer dans le système. Nous devons les en retirer pour les réparer.

Tout repose sur la réciprocité et sur l'équilibre des forces du marché. Le CN et le CP se sont laissés motiver par les profits qu'ils feraient s'ils apportaient des améliorations. Ils ont réussi de façon magistrale à améliorer leur service. Je dis simplement que cela ne suffit pas. La valeur des actionnaires est beaucoup plus élevée que le niveau de service.

● (0955)

**M. Greg Northey:** En ce qui concerne les données, depuis des années l'industrie céréalière reconnaît que la transparence des données est cruciale. Pendant des années, nous avons décrit le mauvais service de façon anecdotique. Nous avons maintenant un programme qui mesure chaque semaine le rendement des chemins de fer, et les expéditeurs observent le rendement du service qu'ils reçoivent à chaque endroit. Nous le mesurons sur demande. Quand un expéditeur demande un wagon pour une semaine donnée, nous mesurons le rendement de la compagnie de chemin de fer pendant cette même semaine. Cela a complètement changé la façon dont nous décrivons le rendement. Cela a changé la façon dont les expéditeurs traitent avec les compagnies de chemin de fer. Cela a changé la façon dont les compagnies de chemin de fer présentent et divulguent leurs propres données. Cette approche est incroyablement puissante.

Quant à la concurrence, nous l'apprécions beaucoup. Toutes les entreprises prospèrent dans un milieu concurrentiel. Dans notre cas, la concurrence donne aux compagnies de chemin de fer une occasion d'améliorer leur service à la clientèle. Elles devraient accueillir favorablement la concurrence d'une troisième compagnie.

**La présidente:** Merci beaucoup.

M. Badawey a la parole.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, madame la présidente. J'ai quelques questions à poser sur certaines observations que j'ai entendues.

Tout d'abord, quelqu'un a dit tout à l'heure que l'interconnexion deviendrait permanente et qu'on l'étendrait partout au pays. Est-ce qu'à l'heure actuelle, une de vos industries utilise le transport multimodal par chemin de fer et par la route, ou autre?

**M. Brendan Marshall:** L'industrie minière utilise tous les modes de transport pour transporter ses millions de tonnes de charbon et de minerai de fer — qu'il faut transporter en grand volume bien que la valeur de ces produits soit relativement peu élevée — ainsi que l'or et les diamants, que l'on amène aux marchés par avion dans des porte-documents.

**M. Vance Badawey:** Merci.

Que font les autres industries?

**M. David Podruzny:** Permettez-moi d'ajouter que le transport intermodal est important dans notre cas parce que nous expédions nos produits à l'étranger. Nous devons amener nos conteneurs au port et les charger, alors pour nous le service portuaire est tout aussi important et nous pose parfois des obstacles. Nous les transportons ensuite par voie maritime pour les amener aux marchés mondiaux.

**M. Vance Badawey:** C'est vrai.

**M. Philip de Kemp:** Je vais vous donner un exemple. Dans le cas de l'industrie brassicole, le plus grand producteur canadien ne réussissait pas à trouver des wagons pour amener son malt et son orge à Montréal, mais trouvait en tout temps les conteneurs dont il avait besoin. Évidemment, il devait transporter ses produits dans des conteneurs de 20 tonnes pour que ces conteneurs retournent au port dans les délais requis pour les expéditions à l'étranger. Ce producteur ne trouvait pas de wagons, alors il s'est arrangé de cette façon.

**M. Greg Northey:** De toutes nos expéditions, 16 % se font par conteneurs. Pour ainsi dire tout ce que nous envoyons dans l'Est est transporté dans des conteneurs. Quant aux cultures spéciales, 25 % sont transportées par conteneurs. Nous avons créé des chaînes d'approvisionnement spéciales par lesquelles nous amenons nos produits en vrac au port Metro Vancouver et nous les rechargeons dans un conteneur maritime.

•(1000)

**M. Vance Badawey:** Bien entendu, tous ces modes de transport risquent de changer si l'on établit une stratégie nationale globale. Je vous dirais franchement que cela s'étendrait aussi aux expéditions à l'étranger, car nous pourrions nous arranger avec les autres pays pour intégrer leurs expéditions dans notre réseau de transport.

Cela dit, comme vous le savez, le ministre a déposé la Loi sur les transports au Canada, et ce comité vise à établir une stratégie sur les transports et sur la logistique pour tous les modes de transport et pour toutes les marchandises qui les utilisent.

Pensez-vous, étant donné que l'on a entendu aujourd'hui de nombreuses observations et opinions et étant donné les recommandations que le comité va présenter à la suite de son examen du projet de loi C-30, que l'on devrait tenir compte de ces recommandations au cours du processus d'élaboration de cette stratégie? La recommandation suffira peut-être provisoirement, mais en fin de compte, les recommandations définitives proviendront de cette stratégie. Qu'en pensez-vous?

**M. David Podruzny:** Je serais très inquiet si nous attendions que tout soit parfait.

À ce stade, il y a une question de service. Il y a un déséquilibre en matière de service. Il y a un problème d'information. Je crois que le transport intermodal est d'une grande importance et atteindre les marchés internationaux l'est également. En Amérique du Nord, la plupart de nos produits sont transportés du nord au sud ou d'est en ouest, si bien que l'harmonisation avec les systèmes américains et le réseau ferroviaire est, selon moi, le premier boulot à accomplir.

Le transport intermodal revêt une grande importance. Je redoute que nous prenions du retard. Nous discutons déjà des déséquilibres en matière de service depuis plus d'une décennie, et les problèmes ne sont pas moins complexes. Je comprends que nous avons besoin d'une stratégie nationale qui inclut les déplacements intermodaux, mais en attendant il nous faut aussi un service ferroviaire amélioré.

**M. Vance Badawey:** Lorsque vous pensez à un meilleur service ferroviaire, songez-vous à un service qui serait davantage provisoire ou à un service permanent compte tenu du fait que nous allons de l'avant afin d'établir une stratégie.

**M. David Podruzny:** Je crois qu'il s'agit d'une approche qui comprend tout ce qui précède, parce qu'un investisseur qui se demande s'il doit venir ici ou aller ailleurs voudra qu'un système solide soit en place pour livrer ses produits finis. Comme je l'ai dit dès le début, 80 % de la production doit être acheminée par train. Si le système n'est pas amélioré continuellement, l'investisseur va dire « vous pouvez à peine livrer ce que vous produisez déjà, pourquoi

alors accroître la capacité de production? Nous allons investir au Texas ou en Louisiane. Merci beaucoup. »

**M. Vance Badawey:** Ma dernière question concerne l'industrie de l'orge. On a dit précédemment que la LTC devrait être dotée de pouvoirs accrus. Est-ce que les associations des secteurs des mines et de la chimie sont d'accord? Si c'est le cas, est-ce que cela nous aidera à transporter nos produits?

**M. Brendan Marshall:** Nous en sommes toujours à réexaminer certaines des recommandations de la Loi sur les transports au Canada, mais en ce qui a trait à la création d'un super-office, une incertitude demeure à propos de l'efficacité de cette mesure pour ce qui est de faire face à certaines des difficultés que connaissent les transporteurs.

J'ai travaillé sur cette question au moment d'examiner les quatre dernières mesures législatives qui ont touché le transport ferroviaire de marchandises d'une manière ou d'une autre. Je ne saurais trop rappeler que le besoin de clairement ajuster au marché tout changement en matière de politique ou de réglementation reste crucial pour réellement obtenir l'effet recherché. Si nous faisons un retour sur ces mesures, du point de vue du service de transport ferroviaire, nous constaterons que le résultat ne correspond pas à l'effet désiré. Nous préconisons, avec respect, une approche fondée sur des bases de données, sans considération de la nécessité d'autoriser l'Office ou non. Pour nous, la première étape cruciale doit être de circonscrire clairement les problèmes de sorte qu'une...

•(1005)

**M. Vance Badawey:** Cela fait partie de la stratégie, en ce qui a trait à une stratégie logistique et de transport. C'est également une gestion...

**M. Brendan Marshall:** En effet.

**La présidente:** Je vous remercie beaucoup.

Madame Block, à vous la parole.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je voudrais poursuivre là où mes collègues se sont arrêtés. Je crois que le bien n'est pas l'ennemi du mieux, et toute amélioration pouvant être apportée pour établir une stratégie du transport doit l'être en vue de tenir compte des préoccupations que soulèvent les expéditeurs et les producteurs. Je crois que c'est la raison pour laquelle nous avons entrepris l'étude du projet de loi C-30, sachant que certaines des questions seront intégrées à une stratégie nationale à mesure que nous déterminerons le type de recommandations que nous aimerions faire après discussion avec tous les intervenants.

Je sais que nous avons passablement mis l'accent sur l'interconnexion avec chaque commission, et on a dit aujourd'hui que c'était un des outils de la trousse qui aidait en quelque sorte à rééquilibrer les puissances commerciales en présence.

Je veux dire quelques mots au sujet des commentaires qu'on a faits sur l'Office.

Vous avez parlé de l'outil qu'est l'interconnexion et du partage accru des données qui serait un autre outil utile. Existe-t-il d'autres mesures ou d'autres outils, selon vous, qui doivent faire partie de cette boîte à outils, qui feraient en sorte que ce système serait plus efficace et efficient pour nos producteurs et nos expéditeurs, tout en reconnaissant que nous avons besoin du chemin de fer pour faire rouler notre économie?

**Mme Lauren van den Berg:** Je suis d'avis que ce sont tous des outils exceptionnellement utiles, et au risque d'insister inutilement, pour revenir au point de vue de Brenda, je crois que le plus important est celui du partage des données. C'est un fait que vu que nous fonctionnons comme expéditeurs en situation de clientèle captive, ce que reconnaîtraient, je crois, tous ceux qui sont ici présents, nous trouvons que les chemins de fer nous disent que leurs données sont bonnes et que nous ne devrions pas nous en faire à ce sujet, mais nous sommes inquiets parce que c'est notre domaine d'activité. C'est notre gagne-pain. Ces opérations quotidiennes sont notre moyen de joindre les deux bouts.

Par contre, dans les contrats et les accords sur les niveaux de service que doivent signer nos expéditeurs auprès des compagnies de chemin de fer, il existe une clause de confidentialité stipulant qu'elles ne peuvent même pas, la moitié du temps, partager des données avec des associations comme les nôtres, quand nous cherchons à entreprendre une étude en vue de comparer les tarifs de transport de marchandises dangereuses à ceux de produits plus sécuritaires. Le fait même de nous dire que ces données sont confidentielles contrevient à la clause de confidentialité.

C'est un peu délicat de faire une demande à ce stade, alors avant de parler d'autres outils à mettre en place ou à ajouter à la boîte, je pense qu'il faudrait déterminer à quoi ressemble réellement les règles du jeu, examiner les données, évaluer où sont les lacunes, et ensuite se pencher sur toute mesure réglementaire que nous pouvons adopter ou qui devrait l'être.

**M. David Podruzny:** Il en existe une que nous devrions peut-être prendre en considération: l'offre que nous a faite l'Office d'entreprendre, en fait, une étude ou de constater quelque chose et d'y réagir en accomplissant son propre travail. C'est un domaine de responsabilité accrue qui pourrait être accordé et donner de très bons résultats.

**M. Greg Northey:** Je voudrais tirer parti de cela, surtout ce dernier point.

À l'heure actuelle, les mesures et les recours figurant dans la loi, comme ceux qui ont trait aux plaintes sur le niveau de service, interviennent une fois que le problème est survenu. C'est pourquoi la capacité de l'Office d'enquêter et d'agir de sa propre initiative, ex parte... ils possèdent les données et peuvent évaluer la situation.

Une entreprise d'expédition, qu'elle soit petite ou moyenne, peut être réticente à utiliser des moyens très coûteux pour établir une relation conflictuelle ou de confrontation avec une compagnie de chemin de fer, cela est très onéreux et arrive après coup. Il est très important d'avoir un office, ayant le pouvoir de se pencher sur un problème, de sorte qu'un expéditeur n'ait pas à se préoccuper des ces difficultés systématiques dans le système après une interruption de service de deux mois. Cela pourrait tenir compte d'un grand nombre de problèmes pour ce qui est du service. Cela ne se passait pas ainsi.

**Mme Kelly Block:** Et ensuite, par quel mécanisme l'Office saurait-il qu'il y a un problème? Comment apprendrait-on ce qui doit faire l'objet d'une enquête, si ce n'est pas en raison de quelque chose qui n'a pas marché?

**M. Greg Northey:** Ce serait à l'aide de données, des données détaillées en temps réel, et les compétences pour les évaluer.

**Mme Kelly Block:** Je vous remercie.

**La présidente:** Monsieur Aubin, nous pouvons vous autoriser à poser quelques questions si vous le désirez.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci, madame la présidente

Je vais laisser le temps à M. Marshall de compléter sa réponse à une question qui lui a été posée précédemment.

Que vouliez-vous ajouter, monsieur Marshall?

• (1010)

[Traduction]

**M. Brendan Marshall:** Je veux ajouter qu'en ce qui concerne les données, il est important de les rendre publiques. On ne peut les remettre seulement à l'Office parce nous visons un changement de comportement entre les parties réunies à la table de négociation, et si ces données restent confidentielles, le changement ne se produira pas au sein du secteur.

[Français]

**M. Robert Aubin:** La question suivante s'adresse à vous tous et aux producteurs que vous représentez.

Est-ce que le projet de loi C-30 a vraiment permis une amélioration notable quant aux accords sur les niveaux de service? Est-ce qu'on observe une plus-value ou est-ce que, au contraire, cela n'a pas vraiment bien fonctionné?

[Traduction]

**Mme Lauren van den Berg:** Comme je l'ai mentionné au début, l'augmentation des distances d'interconnexion a permis à plusieurs de nos membres de réaliser des économies de coûts, mais cela ne concerne qu'une minorité d'entre eux. Si vous faites partie de ce groupe, vous êtes gagnant. Vous pouvez fonctionner dans un contexte plus concurrentiel. Cela offre aux compagnies diverses options. Au lieu de n'être accessible que par un seul transporteur, vous avez alors la grande chance d'en utiliser deux. Ce n'est pas extraordinaire, mais ça reste une amélioration dont a grandement besoin un opérateur de marché concurrentiel pour livrer des produits à un marché compétitif, que ce soit d'un bout à l'autre du Canada ou à l'étranger.

Les données sont une partie du problème. Je ne peux vous fournir un nombre d'améliorations précis. C'est en partie parce que nos membres n'ont pas cette information et aussi parce qu'ils ne peuvent nous la communiquer. Ils ne peuvent nous faire part des coûts économisés car cela est confidentiel; les contrats des chemins de fer de catégorie 1 ne leur permettent pas de les divulguer. C'est comme essayer de réussir à monter un cube hongrois avec une main attachée derrière le dos. Cela est quelque peu frustrant pour nous tous autour de cette table parce nous savons que les réponses existent, mais elles sont hors de notre portée malgré les apparences.

J'aimerais connaître quelle serait la proposition juridique de l'AMC pour réunir et analyser les données parce que cela serait très utile.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Voulez-vous ajouter quelque chose à cet égard, monsieur Northey?

[Traduction]

**M. Greg Northey:** Nous voyons les dispositions que renferme le projet de loi C-30 comme autant d'éléments de base qui font partie de la stratégie globale. Aucun de ces éléments n'est la solution, mais ils représentent certainement des idées clés sur la direction à suivre pour trouver la manière de fonctionner. Une des dispositions dont on n'a pas beaucoup discuté est celle qui traite du fait que l'Office s'est vu confier, dans le projet de loi C-30, le pouvoir de rembourser des dépenses en cas d'inexécution, et le principe général de conséquences financières lorsqu'un chemin de fer ne s'acquitte pas de ses obligations est important. Cela revient à l'idée de parler des conséquences financières. L'idée est présente, elle a été posée et nous pouvons l'utiliser pour aller de l'avant.

**M. Brendan Marshall:** J'aimerais ajouter brièvement quelques mots à ce sujet. En ce qui a trait aux engagements en matière de volume obligatoire, nous croyons que ce n'est pas la bonne manière de procéder. Choisir des gagnants et des perdants dans l'approche du marché du transport ferroviaire, c'est une solution fragmentaire. Avec le temps, d'autres mesures allant dans cette direction seront nuisibles, si bien que nous nous méfions de cela.

Je me suis déjà exprimé au sujet de l'interconnexion et des autres composantes, alors je m'arrêterai là.

**M. David Podruzny:** Simplement pour élargir la perspective. Je vais utiliser le pouvoir des deux ici.

Il y a deux chemins de fer principaux au Canada. Dans notre domaine, la concurrence veut dire que globalement aucune compagnie n'obtient 2 % de la production ou du commerce mondial. C'est ce qu'on appelle la concurrence. C'est la concurrence avec laquelle nous vivons quotidiennement comme membres de notre secteur; nous devons pourtant souvent nous battre contre un monopole.

Pour un grand nombre de nos compagnies, il est rare d'avoir à composer avec quelqu'un qui a la possibilité de dire: « Qu'il y ait des dispositions sur les transporteurs généraux, ou pas, nous n'allons livrer vos wagons qu'après minuit et nous sommes à North Vancouver. » Je vous laisse imaginer ce que la municipalité peut dire à ce sujet.

La réciprocité n'existe pas quand on a affaire à un monopole. C'est la raison pour laquelle on compte sur l'Office et sur la Loi sur les transports au Canada pour ramener l'équilibre. Le partage des données sera aussi très utile.

**La présidente:** Je vous remercie.

L'information que vous nous avez transmise aujourd'hui nous est extrêmement utile. J'aimerais voir s'il serait possible que Mme Block et M. Iacono posent une question.

Posez des questions brèves, je vous en prie, et ne prenez pas trop de temps pour y répondre. Limitez-vous aux points les plus cruciaux pendant quelques minutes, si les membres du comité sont de mon avis.

Allez-y.

**Mme Kelly Block:** Je vous remercie beaucoup, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Northey et ensuite d'autres membres pourront profiter de l'occasion pour y répondre rapidement.

Je crois que ce que vous avez partagé avec nous est une pratique exemplaire. Comme association, vous collectez des données hebdomadairement pour pouvoir fonder certaines de vos plaintes

ou observations sur des renseignements réels et non des informations anecdotiques.

Ma question s'adresse à vous tous. Existe-t-il une table autour de laquelle vous vous réunissez en tant que membres de divers secteurs afin de discuter de problèmes ou de thèmes communs liés au niveau de service que vous offrez les compagnies de chemin de fer? Avez-vous l'occasion d'échanger à ce sujet pour ensuite donner des recommandations à un groupe comme le nôtre?

• (1015)

**M. Brendan Marshall:** Oui. Il existe une table ronde sur la chaîne d'approvisionnement établie par l'administration précédente. L'AMC y est représentée par une compagnie membre et je sais que d'autres associations industrielles et industries sont également représentées tout comme les chemins de fer.

Je veux aussi souligner qu'à ce jour la discussion à cette table a été limitée vu les réticences touchant l'analyse et le partage de données de fond.

Le seul autre élément que j'aimerais ajouter dans ce contexte concerne les données récentes que l'industrie céréalière accepte de partager. J'ai dit que c'était fantastique et qu'on devrait les en féliciter, mais il ne s'agit pas de données sur la capacité. Il me semble qu'il est vraiment important de faire cette distinction. Je me fie sur ces données.

L'industrie céréalière a reçu récemment un meilleur appui du point de vue des wagons commandés par comparaison à ceux qui sont livrés. Nous ne savons toujours pas, en conséquence, ce qui se passe dans le reste du réseau. Il se pourrait que le CN et le CFCP, sachant qu'ils sont scrutés à la loupe, veulent avoir l'air d'offrir un bon service partout et soient en mesure d'attirer l'attention là-dessus au moyen de statistiques sur les grains. C'est une situation difficile, malgré que nous ayons fait des progrès.

**Mme Lauren van den Berg:** Je veux ajouter autre chose à ce sujet. Il existe plusieurs groupes de travail ad hoc et des tables rondes de consultation auxquels nous prenons part. Nos membres participent avec nous en représentant l'association. Nous travaillons en collaboration avec le gouvernement et Transports Canada, de même qu'avec d'autres expéditeurs, pour partager ce message au sujet du déséquilibre en matière de pouvoir et ce que signifie fonctionner avec ces contraintes. Ce qu'ils font de ces recommandations, je ne saurais vous le dire.

**M. Ken Hardie:** Par respect pour ma collègue qui veut faire une brève intervention, je serai bref. Vous n'avez pas besoin de répondre et d'épuiser le temps accordé.

Je veux connaître votre point de vue. J'aimerais que vous écriviez quelque chose sur les obstacles qui nous empêchent de partager les données dès maintenant — vos données et celles des chemins de fer — et sur les types de données dont vous avez besoin. Ce serait parfait si vous nous envoyez quelque chose par écrit.

**M. Vance Badawey:** Dans une certaine mesure, nous parlons bien sûr ici d'une solution provisoire parce que nous allons de l'avant avec une stratégie. Comme le disait Mme Block, il est tout aussi important de trouver une solution.

Toutefois, je tiens à dire que nous allons progresser en ce qui concerne la stratégie, qui renfermera beaucoup d'autres éléments, y compris la question de l'interconnexion. Je vous encourage vraiment tous à y collaborer et je veux vous autoriser à faire partie du processus.



Cela va prendre un certain temps avant qu'on produise finalement cette stratégie, mais beaucoup de gens y prendront part et elle comprendra de nombreux éléments. Nous avons besoin de gens comme vous pour en être les coauteurs. Je vous invite à y prendre part.

**La présidente:** Monsieur Aubin, auriez-vous par hasard une autre question à poser? Ça va? D'accord.

Je vous remercie énormément d'être venus ici et de nous avoir fait part de vos problèmes, mais aussi des solutions à apporter, car nous

en sommes à la recherche de solutions et de recommandations pour pouvoir aller de l'avant. Si vous possédez des informations supplémentaires à partager avec les membres du comité qui sont axées particulièrement sur les solutions, nous vous serions très reconnaissants de nous les faire parvenir le plus tôt possible.

Merci beaucoup. Je vais vous demander de quitter la pièce, car le comité a quelques tâches à accomplir.

*[La séance se poursuit à huis clos.]*

---





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.

---

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.

---

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