



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 015 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 7 février 2005

Président

L'honorable Roger Gallaway

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

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

Comité permanent des transports

Le lundi 7 février 2005

• (1535)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): La séance est ouverte.

Avant de poursuivre notre étude au sujet des wagons-trémies, le comité doit examiner deux motions. Je présente mes excuses à M Davies et à M Wagner, mais il nous faudra, nous l'espérons, que quelques minutes pour traiter de ces deux points.

Je pense que c'est à la dernière réunion que nous avons reçu l'avis de nomination du président-directeur général de VIA Rail. Comme les collègues le savent, lorsque le ministre a comparu devant nous, il nous avait invités à nous pencher sur la nomination de ce M Paul Côté.

Je sais par ailleurs que Mme St-Hilaire a une motion qui prie le comité d'inviter M Côté à comparaître. Ce dernier serait semble-t-il disponible le mercredi 16 février, et le greffier a préparé une motion dans ce sens pour nous permettre d'inviter le nouveau—en fait, je dois vous signaler, il n'a pas encore été nommé, c'est sa nomination qui est proposée—président-directeur général de VIA Rail, M Paul Côté, à comparaître devant nous le 16 février.

La motion est donc proposée par Mme St-Hilaire.

Y a-t-il des commentaires ou des questions?

(La motion est adoptée.)

Le président: Ensuite, nous avons également une motion dont Mme Desjarlais nous a donné le préavis réglementaire de 48 heures la dernière fois.

Madame Desjarlais, voulez-vous exposer l'objet de votre motion?

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Oui. Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis consciente du fait qu'au moment où M Walsh a été nommé au Bureau de la sécurité des transports, le comité aurait normalement eu la possibilité de l'entendre, sauf que cela ne s'est pas produit. Cependant, vu ce qui s'est passé en décembre, c'est à dire l'éventualité d'un conflit d'intérêt de la part de M. Walsh, et sachant également que le comité ne peut plus le citer à comparaître, je pense qu'à tout le moins nous devrions envoyer une lettre au premier ministre pour lui demander de reconsidérer cette nomination.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires ou puis-je mettre la motion au voix?

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): En effét, j'aurais des questions parce que je n'étais pas au Comité des transports à l'époque. J'aimerais savoir pourquoi Mme Desjarlais dit que le temps est écoulé pour le comité.

[Traduction]

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Il y a un délai réglementaire—le greffier pourrait certainement nous le rappeler—pendant lequel un comité peut examiner toute nomination qui est de son ressort. Je pense que ce délai est maintenant écoulé, mais le greffier pourrait nous donner des précisions.

Le président: Il s'agit de la période de 30 jours qui suit immédiatement la nomination. Je ne me souviens pas des dates exactes dans ce cas-ci, même si je les ai sues, mais la nomination en question a été effectuée au mois d'octobre et le délai de 30 jours était donc écoulé bien avant que le comité n'ait été constitué.

Oui, madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: J'ai une autre question. Je me demandais s'il était possible de retarder le vote sur cette motion, parce qu'on nous dit que M. Walsh serait devant le commissaire à l'éthique actuellement. Je ne sais pas si des conclusions découleront de tout cela. Cela poserait-il un problème si nous retardions le vote sur la motion?

[Traduction]

Le président: M. Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Monsieur le président, je suis d'accord avec Mme St-Hilaire. Je pense moi aussi que ce dossier a été confié au commissaire à l'éthique. Pourquoi donc ne pas laisser ce processus se dérouler avant de faire quoi que ce soit?

Le président: Allez-y, madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: En l'occurrence, je ne suis pas nécessairement d'accord à ce sujet, monsieur le président, parce que, d'après ce que nous avons pu entendre, de la part des journalistes à tout le moins, il semblerait que M. Walsh se soit fait dire que ce ne serait pas très malin de sa part mais qu'il a malgré tout persisté. Je pense qu'à ce moment-ci, attendre ce qu'en dira le commissaire à l'éthique reviendrait à laisser passer deux occasions.

Je pense que ce qui ressort également, c'est la crédibilité du premier ministre. Nous avons entendu de sa bouche que les choses se passeraient désormais différemment, qu'il n'y aurait plus de nominations de copinage et que les choses allaient changer. Nous allons montrer aux Canadiens que nous faisons les choses différemment, que nous allons rendre compte. Je parle ici d'une lettre que nous enverrions au premier ministre pour qu'il intervienne.

Le président: M. Scarpaleggia, puis Mme St-Hilaire—excusez-moi, je n'ai pas la vue très nette aujourd'hui. Ce sera donc M. Gouk qui commencera.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

J'appuie cette motion malgré ce que vient de dire mon collègue libéral. Si la motion parlait simplement d'une « dérogation au code d'éthique », on pourrait raisonnablement accepter d'attendre que la chose soit confirmée ou infirmée, parce que c'est de cela dont il s'agit.

Mais les choses vont plus loin que cela. Même sans parler d'éthique, et la question reste peut-être entière, cela ne change rien au fait que cette nomination n'a rien de transparent comme le ministre l'avait promis. Nous n'avons pas pu rencontrer la personne en question et, comme nous venons de discuter de ce que nous allons faire dans le cas de la personne qu'on se propose de nommer à VIA Rail, je pense qu'il conviendrait tout à fait qu'elle soit destituée de ses fonctions au Bureau. Si le ministre persiste à vouloir lui conserver cette fonction, il pourrait à ce moment-là envisager une reprise du processus, mais cette fois-ci en passant par le comité.

En attendant, vous aurez la réponse du commissaire à l'éthique. Nous aurons son rapport lorsque nous rencontrerons la personne en question, et nous pourrons alors nous saisir de l'affaire qui occupe le comité.

Le président: M. Scarpaleggia, puis Mme St-Hilaire.

M. Francis Scarpaleggia: Je voudrais dire deux choses, monsieur le président.

En toute déférence, je dois mentionner que Mme Desjarlais a dit qu'il semblerait y avoir eu dérogation au code d'éthique. Je n'en sais rien, mais je n'ai pas vu M. Walsh à cette réception de Noël, et je ne le reconnaîtrais même pas s'il se trouvait devant moi. Mais le mot clé est ici « semblerait ». Je pense qu'il faut aller plus loin que les apparences et décider en fonction des faits, quels qu'ils soient.

Pour répondre à M. Gouk, je préciserais que, j'imagine, nous n'avons pas encore vu M. Walsh ici. Je ne sais pas si toutes les personnes nommées par le gouvernement ont effectivement été entendues par le comité compétent. Si nous devons demander...

● (1540)

M. Jim Gouk: C'est la possibilité qui nous est donnée de les entendre. Ils ne comparaissent pas tous, mais il s'agit ici de la possibilité qui nous est donnée de les faire comparaître parce que nous avons reçu l'avis réglementaire, et dans ce cas-ci, cela n'a pas été le cas.

M. Francis Scarpaleggia: Je n'en sais rien. J'ignore si nous avons reçu l'avis en question, mais si cela s'est produit à d'autres comités dans le cas d'autres nominations, il nous faudrait alors réclamer des démissions en série.

Je n'en sais donc rien. Je comprends l'intention de Mme Desjarlais, mais je me demande simplement si notre logique est tout à fait inattaquable, voilà.

Le président: Mme St-Hilaire, puis Mme Desjarlais.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: J'interviens un peu dans le même sens. Je suis un peu mal à l'aise de condamner sans avoir l'ensemble des faits. Je comprends la démarche de ma collègue. Ou bien nous invitons M. Walsh à comparaître devant le comité par suite des événements qui se sont produits, ou bien—et c'est ce que je suggère que nous fassions—nous attendons jusqu'à la limite, soit jusqu'à

lundi ou mercredi prochain, afin de voir les résultats. Pour l'instant, compte tenu de la formulation actuelle de la motion, je suis un peu mal à l'aise.

[Traduction]

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Il ne fait aucun doute qu'il s'agit ici de l'identité de quelqu'un qui était à cette réception et de l'identité de ceux qui ont vu M. Walsh, par exemple les journalistes qui en ont parlé. D'après ce que j'ai pu comprendre en lisant ces articles, M. Walsh n'a nullement nié la chose. Selon moi, c'est purement et simplement une atteinte à l'éthique parce que, chaque fois que nous semblons vouloir poser une question à ce sujet, le gouvernement, et en particulier le président du Conseil du Trésor et le premier ministre, semble changer la dynamique des choses en parlant d'éthique, et je pense que c'est grave. Au tout début d'une nouvelle législature, nous voulons montrer aux Canadiens que la transparence existe.

Cela dit, je vous ai remis une note explicative qui accompagne ma motion. Certes, je n'étais pas à cette réception, mais il semblerait que M. Walsh était assis auprès du premier ministre. J'imagine que, si on l'a vu à cette table, il devait bien être l'un des convives.

Il s'agit d'écrire une lettre au premier ministre pour lui demander d'intervenir. Si le premier ministre préfère ne rien faire, il est certain que c'est...

Le président: Nous pourrions certainement en débattre encore longtemps. Je voulais simplement voir si je suis capable de résumer ce qui a été dit, en l'occurrence que Mme St-Hilaire et M. Scarpaleggia ont fait part de leur souhait de surseoir à cette question—c'est-à-dire de réserver la motion—jusqu'à une date ultérieure. Si c'est leur souhait, ils peuvent en faire une motion sur laquelle nous pourrions voter, ou alors nous pouvons également poursuivre le débat sur la motion de Mme Desjarlais.

Sous l'angle de la procédure, je vous dirais simplement que si c'est cela que vous souhaitez, vous pouvez proposer cette motion. Cette motion ne peut être débattue et je la mettrais directement aux voix. Si elle est adoptée, fort bien. Si elle est rejetée, nous pourrions poursuivre.

M. Jim Gouk: Un rappel au Règlement, si vous voulez bien. Si c'est effectivement ce que nous décidons de faire, pourrions-nous fixer une date limite au lieu de rester dans le vague? Si nous attendons le rapport du commissaire à l'éthique et si celui-ci tarde pour une raison ou une autre, qui sait? Cela n'aurait pas de fin.

Pourrions-nous donc nous en saisir de nouveau mettons dans 60 jours si, d'ici là, nous n'avons pas encore eu le rapport du commissaire à l'éthique?

Le président: Je pense effectivement qu'il serait prudent de prévoir une date limite si effectivement le comité veut surseoir à l'étude de la motion. Dans cette langue morte qu'on appelle le latin, cela s'appellerait un sursis *sine die*. Je pense que nous voulons plutôt nous donner une échéance.

Mais je m'en remets à vous.

M. Francis Scarpaleggia: Je voulais simplement assurer Mme Desjarlais que je suis tout à fait en faveur d'une parfaite transparence dans tous les dossiers dont nous sommes saisis. Mais je tiens simplement à ce que les règles soient suivies et à ce que nous fassions preuve de prudence.

Je ne sais pas si c'est la bonne façon de procéder, monsieur le président, comme je n'ai jamais fait ce genre de choses, mais je proposerais une motion portant que nous attendions un certain nombre de jours, un peu comme le suggérait M. Gouk.

Le président: Vous voulez donc proposer cette motion en l'assortissant d'une échéance précise.

M. Francis Scarpaleggia: En effet, je suis prêt à le faire.

M. Jim Gouk: Nous pourrions peut-être demander à Mme Desjarlais ce qui lui conviendrait le mieux si nous procédions de cette façon.

● (1545)

Mme Bev Desjarlais: Dès que le commissaire à l'éthique dépose son rapport, dirais-je, mais au plus tard dans 30 jours.

Le président: Nous sursoyons donc à l'étude de la motion jusqu'à ce que le commissaire à l'éthique ait tranché, jusqu'à concurrence de 30 jours. Est-ce bien cela?

Mme Bev Desjarlais: Oui.

Le président: Parfait.

Monsieur Scarpaleggia, est-ce là l'essence de votre motion?

M. Francis Scarpaleggia: Oui.

Le président: Très bien.

(La motion est adoptée.)

Le président: Voilà donc qui vide la question.

Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Monsieur le président, chaque fois que nous venons à une réunion du comité, nous semblons discuter de choses qui ne sont pas à l'ordre du jour. Ce point-là n'était pas à l'ordre du jour.

M. Jim Gouk: Mais si.

Le président: En effet.

M. Raymond Bonin: Mais j'ai l'ordre du jour sous mes yeux.

M. Jim Gouk: Peut-être ce point n'était-il pas à l'ordre du jour, mais nous avons néanmoins reçu le préavis réglementaire la dernière fois.

Le président: Un instant. Si vous regardez...

M. Raymond Bonin: Il y a bien eu un avis de motion, mais le point n'est pas à l'ordre du jour.

Le président: Un instant, je vous prie.

Le préavis nous a été remis à la dernière réunion. Cela est acquis. Si vous regardez le point 3, à la rubrique « Travaux du comité », vous verrez tout en bas de la page « Motion de Bev Desjarlais ».

M. Raymond Bonin: En effet.

Le président: C'est le point que nous venons juste de traiter.

M. Raymond Bonin: Mais ce n'est pas à l'ordre du jour.

Le président: Eh bien, le comité a décidé que ce serait l'ordre du jour.

M. Raymond Bonin: Peut-être, mais puis-je vous demander que, lorsque nous avons des choses à discuter lors d'une réunion, cela figure au moins à l'ordre du jour. Ainsi, nous pourrions nous préparer en fonction des points à l'ordre du jour.

M. Jim Gouk: Voici l'ordre du jour, et ce point y figure.

Le président: Tenons-nous en à cela.

Le point est à l'ordre du jour. Avant votre arrivée, le comité a décidé que c'est dans cet ordre-là que nous procéderions, et que nous commencerions par vider cette question-là.

M. Raymond Bonin: Même si tout le monde s'entête à me corriger, l'ordre du jour dit que le comité entend le Farmer-Industry Partnership de 15 h 30 à 16 h 30, puis la Farmer Rail Car Coalition de 16 h 30 à 17 h 30, un point c'est tout.

J'aimerais simplement que l'ordre du jour corresponde à ce dont nous allons discuter afin que nous puissions nous préparer en conséquence, un point c'est tout.

Le président: Fort bien, dont acte.

Nous allons maintenant passer à nos témoins, lesquels sont, semble-t-il, bien à notre ordre du jour.

Pour commencer, je voudrais souhaiter la bienvenue à MM. Wagner et Davies, qui représentent le Farmer-Industry Partnership.

Nous serons généreux à votre endroit, mais j'espère que vous avez bien été avertis que nous vous demandons de limiter votre introduction à 10 minutes, comme c'est la coutume au comité.

M. Albert Wagner (ex-président - Western Barley Growers Association, Farmer-Industry Partnership): Je vous remercie, votre discussion nous a bien plu.

Je m'appelle Albert Wagner et j'ai une ferme à l'ouest d'Edmonton, dans le centre-ouest de l'Alberta. Je suis un éleveur-naisseur et un producteur céréalier. Je suis également le président sortant de la Western Barley Growers Association.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Rob Davies, le PDG de Weyburn Inland Terminal. Il siège également au conseil d'administration de l'Inland Terminal Association of Canada et de la Western Grain Elevator Association.

Notre partenariat—le Farmer-Industry Partnership—est composé d'un échantillonnage très représentatif des principales parties prenantes de l'industrie céréalière : l'Association canadienne des cultures spéciales, l'Inland Terminal Association of Canada, la Saskatchewan Canola Growers Association, la Western Barley Growers Association, la Western Canadian Wheat Growers Association et la Western Grain Elevator Association.

Le système de transport existant nous préoccupe tous autant que nous sommes, et nous estimons qu'il faut y apporter des changements notables, mais pas au détriment des participants. Un grand nombre des problèmes que nous constatons dans l'industrie céréalière ont pour origine la présence de certains éléments non commerciaux dans ce système. Les membres de notre partenariat souhaitent par conséquent que le système de transport soit ouvert et transparent, et qu'il repose sur des fondements commerciaux.

Le Farmer-Industry Partnership est un groupe représentatif des parties prenantes dans l'industrie céréalière. Nous voulons pouvoir gérer le parc de wagons-trémies sous couvert d'une compagnie de location à vocation commerciale, un point c'est tout. Nous administrerions ces wagons dans une optique commerciale sans aucune répercussion nette sur les tarifs du fret. Nous sommes prêts à envisager une option de location-vente. Par ailleurs, le partenariat n'aurait aucun rôle à jouer dans la répartition des wagons à la journée ou à la semaine.

Les décisions en matière de répartition reposeraient exclusivement sur des principes commerciaux et seraient fonction des négociations. En vertu des dispositions de location, les compagnies de chemin de fer resteraient tenues de fournir le matériel nécessaire pour acheminer les céréales.

Nous aurions un comité de gestion composé de représentants de trois groupes de producteurs spécialisés, de trois groupes de producteurs provinciaux, de l'Inland Terminal Association of Canada et de la Western Grain Growers Association, d'un représentant ayant une expérience en gestion financière ou en vérification comptable et un représentant extérieur ayant l'expérience de l'exploitation ou de la location de wagons.

Nous engagerions une entreprise spécialisée dans la gestion des parcs avec laquelle nous signerions un contrat pour qu'elle assure la gestion courante du parc. Bien entendu, nous donnerions aux gestionnaires actuels, les deux compagnies de chemin de fer que sont le CN et le CP, le droit de premier refus en ce qui concerne l'entretien et la maintenance des wagons-trémies.

Si les wagons ne sont pas loués à un taux commercial, cela pose un gros problème. En fait, nous avons trois grandes préoccupations. La première est la valeur marchande; la deuxième, la gouvernance; la troisième, les incidences sur le transport des céréales par chemin de fer.

Le parc de wagons-trémies du gouvernement fédéral est important pour les contribuables canadiens, et nous estimons qu'avant qu'une décision ne soit prise, les règles et les processus nécessaires doivent être pris en compte. À nos yeux, il y a trois options possibles. La première serait que le gouvernement fédéral en demeure propriétaire puis renégocie leur utilisation avec les compagnies de chemin de fer. La deuxième serait que, si les wagons sont vendus, ils le soient à leur juste valeur marchande à l'issue d'un processus d'appel d'offres ouvert qui donnerait la préférence au plus haut enchérisseur. Si les deux premières options sont inacceptables, la proposition du Farmer-Industry Partnership apporterait à tout le moins une solution au problème crucial du transfert de propriété, et c'est ce que nous aimerions. Nos options sont conformes aux sept principes définis par Transports Canada.

●(1550)

Nous sommes impatients de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wagner. Vous avez fait cela dans un temps record.

Je sais que les questions seront nombreuses et nous allons commencer par M. Batters.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais commencer par remercier MM. Davies et Wagner, membres du Farmer-Industry Partnership, qui se sont déplacés pour comparaître devant nous aujourd'hui.

Je vais commencer de la même façon que mercredi dernier. Notre souci premier ici, c'est d'arriver à la meilleure formule possible pour nous producteurs agricoles et les contribuables du Canada. Si toute notre discussion est centrée sur ces deux principes, cette séance sera très productive.

Messieurs, vous qui représentez le Farmer-Industry Partnership, pouvez-vous nous donner un ou deux points essentiels de votre proposition, des éléments qui en feraient la meilleure option pour les producteurs agricoles et les contribuables, et cela par opposition aux trois autres options dont le comité est saisi? Je voudrais que vous nous disiez dans votre réponse pourquoi votre proposition produira,

à court et à long termes, les tarifs de fret les plus bas possible pour les producteurs céréaliers.

Le président: Monsieur Davies, si vous voulez bien commencer.

M. Robert Davies (chef de la direction générale - Weyburn Inland Terminal Ltd., directeur - Western Grain Elevator Association, directeur - Inland Terminal Association, Farmer-Industry Partnership): Je vais me risquer à répondre à votre question, monsieur Batters. Je pense que notre groupe a énormément travaillé pour élaborer une première position valable dans cette proposition qui répond aux besoins que vous venez de souligner. Pour commencer, la clé est ici l'efficacité, et il faut donc que cela coûte le moins possible aux producteurs agricoles de l'ouest. En l'occurrence, il s'agit notamment de faire en sorte que les niveaux de service soient les meilleurs possible pour les producteurs agricoles et les partenaires de l'industrie, et c'est la raison pour laquelle ces deux groupes se sont ainsi réunis. Notre premier objectif consiste à faire en sorte que les tarifs de fret n'augmentent pas et qu'à long terme, le parc soit renouvelé par l'acquisition de wagons ayant une capacité suffisante pour que la production céréalière de l'ouest puisse continuer à être acheminée.

Pour qu'il y ait un environnement commercial, les wagons doivent, selon nous, être loués aux compagnies de chemin de fer à un prix qui reflète les conditions du marché. S'ils gardent la propriété des wagons, à condition que cela soit la position adoptée par le gouvernement, il faudra absolument que ces wagons soient loués aux conditions du marché pour qu'ils puissent être répartis en fonction de la loi de l'offre et de la demande. Le produit de la location servira à payer le renouvellement et la maintenance des wagons. Mais nous n'allons pas créer artificiellement un genre de marché car cela aurait un impact négatif sur les producteurs agricoles.

Le second élément d'importance est que notre proposition n'a absolument aucune connotation politique. Cette proposition ne cache aucun intérêt particulier. Il s'agit tout simplement, et la chose est évidente, d'une proposition extrêmement peu coûteuse qui répondra aux besoins des producteurs agricoles pour le long terme, en ce sens que le conseil sera composé de bénévoles et qu'il engagera des gens ayant les compétences voulues pour assurer la gestion du parc, faisant en sorte que cette gestion se fasse au moindre coût possible.

Ai-je répondu à vos questions?

●(1555)

M. Dave Batters: À certaines d'entre elles.

Avez-vous rallié à votre proposition davantage de producteurs agricoles que celle de la Farmer Rail Car Coalition? Je voudrais que vous fournissiez au comité quelques informations qui valideraient ce que vous avancez. Nous entendons aujourd'hui deux tiers parties. Laquelle des deux a le plus d'appui parmi les producteurs agricoles et les organisations agricoles?

M. Albert Wagner: En ce qui concerne les organisations agricoles, la Western Barley Growers Association a entre 600 et 700 membres, la Western Canadian Wheat Growers Association en a 1 000, la Saskatchewan Canola Growers Association en compte 1 200 et l'Association canadienne des cultures spéciales compte également un certain nombre de producteurs. Par ailleurs, comme Rob pourra vous le dire, des associations qu'il représente appartiennent à des producteurs agricoles. Nous représentons donc un très large échantillonnage, et je pourrais vous dire qu'en ce qui concerne les producteurs agricoles ordinaires, c'est nous qu'ils appuient le plus.

M. Dave Batters: Je vous remercie.

Messieurs, à votre avis, à combien se monteront les frais d'administration annuels de votre système, des frais bien sûr qui finiront par se répercuter chez les producteurs agricoles?

M. Robert Davies: Nous avons étudié cette question de façon préliminaire parce qu'à notre avis, son importance est cruciale. Nous sommes entrés en rapport avec la compagnie de location. Celle-ci pense qu'il faudra environ un million de dollars par an pour administrer environ 13 000 wagons. Cela revient donc à environ 77 \$ par wagon par an, grosso modo. Sur un total d'environ 400 000 wagons pour toute l'Amérique du Nord, les wagons appartenant au gouvernement fédéral qui sont au nombre de 13 000, ou peut-être un peu moins, représentent un tout petit pourcentage de la capacité totale.

À notre avis, nous pourrions sous-traiter cela aux spécialistes dans ce domaine, qui pourraient donc ajouter ces wagons au parc qu'ils gèrent déjà, qui pourraient travailler tout aussi efficacement qu'ils le font aujourd'hui du point de vue de la gestion des programmes d'entretien et de la gestion de la répartition des wagons aux termes du contrat de location, et qui pourraient aussi assurer la maintenance de ces wagons. Nous ne voyons pas pourquoi nous devrions engager un président, quatre directeurs généraux et 15 employés, si vous voyez ce que je veux dire, pour administrer un parc de 13 000 wagons.

M. Dave Batters: Que répondriez-vous à ceux qui disent—vous avez probablement lu le compte rendu de notre réunion de mercredi dernier—que votre proposition est arrivée à la toute dernière heure, qu'elle est moins détaillée et qu'elle n'a pas encore été analysée à fond? Étant donné que le ministre a signalé qu'il était impatient de faire avancer ce dossier, pourquoi avez-vous tant tardé à venir nous voir?

Le président: Allez-y, monsieur Davies.

M. Robert Davies: Nous avons tardé, j'en conviens. Mais si nous avons tardé à entrer en scène, c'est pour une bonne raison. En janvier 2004, on nous avait dit que ce dossier n'était pas vraiment très actif et que personne n'en était chargé. En février, nous avons découvert qu'au contraire, le dossier allait avancer assez rapidement. De notre point de vue à nous, et je ne parle pas ici pour les groupes de producteurs agricoles, nous n'avions pas le sentiment que le gouvernement fédéral donnerait suite à sa décision de se départir d'un élément d'actif valant entre 100 et 200 millions de dollars sans qu'il y ait un processus officiel pour le faire.

Nous sommes venus plusieurs fois à Ottawa, nous sommes venus témoigner devant le comité et nous avons multiplié les lettres aux députés pour leur expliquer le dossier et pour tenter de faire en sorte qu'on comprenne bien que la cession d'un actif comme celui-là produirait un impact notable à la fois sur les producteurs agricoles et sur l'industrie en général. Le ministre Valeri en a un peu été l'écho à la Chambre au mois de mai lorsqu'il a dit que le processus suivrait les règles et la procédure, et nous avons eu le sentiment que ce genre de processus serait tel que le gouvernement fédéral aurait toutes les réponses avant de lancer une demande de propositions officielle.

Au début du mois de décembre, il est devenu très clair qu'il n'y aurait pas de demande de propositions. À ce moment-là, l'industrie, les compagnies céréalières et les groupes de producteurs agricoles se sont réunis, et ils ont dit qu'il fallait trouver une solution de rechange qui soit conforme aux besoins commerciaux de l'industrie, une solution commerciale qui n'ait pas d'effet négatif, que ce soit à long terme ou à court terme.

À cette occasion, nous avons élaboré une proposition dans l'urgence, et nous en avons discuté avec les gens du ministère des Transports. Ceux-ci nous ont dit qu'il fallait leur soumettre quelque

chose qui soit réalisable et que, s'ils avaient l'impression qu'il y aurait une demande de propositions plus officielle, ils nous le feraient savoir.

En deux mots donc, il nous est extrêmement difficile d'élaborer une proposition officielle puisqu'aucun paramètre ne nous a été donné. Voilà la réponse abrégée.

• (1600)

M. Dave Batters: Très bien, merci.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour.

Dans un premier temps, je voudrais savoir ce que vous pensez de conflits d'intérêts possibles par rapport aux agriculteurs eux-mêmes, d'après les gens qui font partie de votre conseil d'administration. Je voudrais vous entendre là-dessus.

[Traduction]

M. Albert Wagner: Je ne vois pas de conflit d'intérêts possible. Nous voulons tous un système commercial ouvert et transparent. Nos groupes sont des organismes bénévoles qui n'ont qu'un seul but, le meilleur tarif possible, et nous croyons qu'un système commercial est une solution tout à fait envisageable. Tout système commercial repose sur des incitatifs et des pénalités, et réduire les tarifs deviendrait donc un de nos objectifs. Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel pour la simple raison que nous partageons cet objectif commun.

M. Robert Davies: Permettez-moi d'ajouter brièvement que, dans un de nos documents, il est indiqué comme condition d'adhésion que les membres du conseil doivent confirmer qu'ils s'engagent à exploiter commercialement la flotte. Il est essentiel de veiller à ce que ce soit des principes commerciaux qui priment, par opposition à tout autre principe favorisant les intérêts d'un groupe par rapport à un autre. Nous en sommes convaincus. Nous embaucherons un professionnel pour gérer la flotte. Le conseil supervisera simplement l'application des directives.

[Français]

M. Robert Carrier: J'aurais une deuxième question.

[Traduction]

Le président: Très bien.

[Français]

M. Robert Carrier: Qu'est-ce que vous pensez de la solution actuelle? C'était la première des trois options que vous avez mentionnées. Donc, si on maintenait le statu quo, quelle serait votre impression? Est-ce qu'on peut maintenir le statu quo, si on ne trouve pas de solution avantageuse? Faut-il absolument trouver une option autre que le statu quo?

[Traduction]

M. Albert Wagner: Nous avons indiqué dès le départ, aujourd'hui, que c'était en vérité la première option pour nous— que le gouvernement reste le propriétaire de cette flotte de wagons. Cependant, nous estimons qu'il est nécessaire de renégocier certains des accords de fonctionnement avec les chemins de fer. Il y a des problèmes à régler, notamment minimiser l'impact sur les producteurs de l'ouest en maintenant les tarifs comme ils sont ou en les réduisant, et en atténuant les risques de contestation commerciale, surtout celles venant des États-Unis. Comme vous le savez, il y a déjà eu une contestation de ce genre et, à toutes fins utiles, nous avons perdu le marché du blé. Il faut également veiller, et c'est l'évidence même, à ce qu'il y ait un approvisionnement en wagons suffisant pour le transport des grains de l'ouest.

M. Robert Davies: J'ajouterais à ce que vient de dire Albert qu'un des problèmes inhérents au statu quo, et toute l'industrie est d'accord là-dessus, c'est toute la question de la qualité des wagons, de leur entretien et de la nécessité à long terme de leur renouvellement. Ce sont deux choses qui ne sont pas prises en compte dans le statu quo. C'est pour cela que nous parlons de statu quo bonifié. Il faut que ces deux questions soient réglées. Quant à savoir comment, il y a plusieurs possibilités comme les revenus tirés d'une utilisation polyvalente de ces wagons. Il y a plusieurs moyens de financer le renouvellement de cette flotte, mais il est clair qu'il faut absolument faire mieux au niveau de l'entretien et mettre en place un plan à long terme.

• (1605)

[Français]

M. Robert Carrier: J'ai une troisième question. Je voudrais savoir ce que vous pensez de la Commission canadienne du blé, qui semble appuyer la proposition ou la démarche de l'un de vos concurrents, si on veut, la Farmer Rail Car Coalition.

[Traduction]

Le président: Monsieur Wagner.

M. Albert Wagner: Je ne suis pas du tout d'accord sur le principe que la Commission du blé puisse prendre l'argent des agriculteurs pour financer cette initiative, car son mandat, c'est vendre nos grains. Qu'elle s'ingère dans les questions de transport ne peut que desservir les agriculteurs.

J'aimerais en profiter pour dire une chose. Si la Commission du blé s'occupe du transport, ce qui semble inévitable dans le contexte de la proposition de la FRCC compte tenu des engagements financiers, non seulement serons-nous tous, les agriculteurs, impliqués dans cette dépense, que nous nous associons ou non à l'initiative de la Farmer Rail Car Coalition, mais selon toutes les apparences, la Commission assumerait un rôle majeur au niveau de la gestion de la FRCC.

Un des dossiers dont il faudra beaucoup discuter avec la Commission si elle se charge du transport est celui des entrepôts commerciaux que financent les agriculteurs dans le système de la Commission du blé. Cet entreposage coûte environ 80 millions de dollars par an aux agriculteurs de l'ouest. Si vous comparez les cultures qui ne relèvent pas de la Commission et celles qui en relèvent, le blé et l'orge, il faut aux produits hors-commission entre le moment où les agriculteurs déchargent leur camion et le chargement sur le bateau de l'expéditeur, à peu près 19 jours. Avec la Commission, la moyenne était de 59 jours. Les produits restent donc dans le système 40 jours de plus. Que la Commission soutienne

financièrement cette proposition nous cause un gros problème et encore plus si c'est elle qui a la charge du transport.

Le président: Très bien. Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: C'est un document contenu dans votre proposition. C'est la partie de la Western Canadian Wheat Growers Association. Une des raisons pour lesquelles on n'appuie pas cette initiative, c'est parce qu'ils s'opposent totalement aux «objectifs sociaux et politiques» de la FRCC. Quels sont ces objectifs sociaux et politiques auxquels on s'oppose.

M. Albert Wagner: La FRCC propose de s'associer à la Commission canadienne du blé. C'est la Commission qui assure la gestion des wagons, et il n'est pas exagéré de dire que souvent cette gestion repose sur des considérations plus politiques peu commerciales.

Mme Bev Desjarlais: Avez-vous des exemples de ces considérations politiques?

M. Albert Wagner: Oui. Il arrive que la Commission canadienne du blé expédie des grains simplement pour montrer aux agriculteurs qu'elle l'a fait. Elle a expédié du blé de catégorie 1 à Churchill en novembre alors que la saison de navigation était terminée depuis longtemps. Ces grains sont maintenant réexpédiés vers la côte ouest. Il y a 280 wagons. Cela va coûter aux agriculteurs environ 100 \$ la tonne. La Commission a donc réussi à transformer du blé de 220 \$ la tonne à une valeur nette de 80 \$ la tonne pour les agriculteurs.

C'est ce genre de problème qui nous cause beaucoup de craintes. Nous entretenons une alliance très étroite entre la FRCC et la Commission à ce niveau. Il faut d'une manière ou d'une autre changer la gestion pour que ce genre de chose ne se répète pas.

Mme Bev Desjarlais: Vous considérez politique la décision d'envoyer du blé à Churchill sachant pertinemment que le port était fermé?

• (1610)

M. Albert Wagner: Il est impossible d'expédier du blé à partir de Churchill en novembre. La Baie d'Hudson est gelée.

Mme Bev Desjarlais: Pas toujours.

Le président: Je crois que M. Davies veut ajouter quelque chose.

M. Robert Davies: Je crois, madame Desjarlais...je m'excuse.

Mme Bev Desjarlais: Vous affirmez que la Commission a délibérément envoyé des grains là-bas sachant pertinemment que le port était fermé.

M. Albert Wagner: Oui, c'est ce qu'elle a fait.

M. Robert Davies: Pour moi c'est un dossier différent de celui des wagons-trémies.

Vous venez de citer un document contenu dans notre proposition, et je suis certain que vous avez aussi la proposition de la FRCC. L'objectif est de donner aux agriculteurs un pouvoir d'influence plus direct sur les chemins de fer et sur les compagnies de grain, d'une influence en fonction du degré de propriété du matériel de chacun des participants. C'est le genre de constat que nous, les agriculteurs... L'association que je représente compte près de 5 000 agriculteurs qui ont investi leurs propres deniers dans la construction de silos d'entreposage pour améliorer le réseau de distribution commercial. Prétendre que, si les agriculteurs exerçaient le contrôle sur les wagons, cela leur ouvrirait la possibilité d'explorer d'autres options d'expédition ou serait contraire aux intérêts des chemins de fer et aux compagnies de grain, soit de bénéficier de matériel à un taux nominal puis de l'utiliser comme levier d'intérêt commercial... ce sont ces éventualités qui nous font craindre pour nos investissements.

Mme Bev Desjarlais: Dites-vous donc que le contrôle par les agriculteurs de ces wagons n'est pas forcément la bonne solution?

M. Robert Davies: Je dis simplement que ces wagons sont indispensables pour transporter les grains de l'Ouest.

Mme Bev Desjarlais: S'il s'agit de trouver une solution avantageuse pour les agriculteurs de l'Ouest canadien—et vous venez de dire que cette proposition permettrait aux agriculteurs d'exercer un plus grand contrôle—n'êtes-vous pas en train de me dire le contraire?

M. Robert Davies: Un des commentaires que nous avons entendus—encore une fois, ce n'est pas une citation exacte—, c'est que la propriété de wagons donnera à la FRCC une voix au chapitre.

Mme Bev Desjarlais: Je parle uniquement de votre commentaire...

M. Robert Davies: Exact, et c'est...

Mme Bev Desjarlais: ...une critique. Selon vous, les agriculteurs auraient plus de contrôle sur ces wagons. Pour vous, c'est négatif. C'est comme ça que vous voyez la chose? Si les agriculteurs avaient le contrôle de ces wagons, ce serait négatif?

M. Robert Davies: J'allais y venir.

Je ne sais pas de quel contrôle vous voulez parler. Les wagons, quels qu'en soient les propriétaires, sont attribués aux grains hors-commission par ceux qui ont des clients pour ces grains. Le producteur livre ces grains hors-commission au silo, et c'est à moi d'assumer le risque découlant de l'expédition de ces grains au client. Pour les grains de la Commission, c'est elle qui contrôle l'attribution des wagons.

Je ne suis donc pas certain de comprendre ce qu'il faut entendre par contrôle des wagons. C'est la question que je pose depuis le début. Nous voulons les garanties de wagons entretenus; de wagons pour le long terme—capacité, qualité—pour transporter nos grains. Ce n'est pas du contrôle, c'est la disponibilité d'un matériel de transport.

Mme Bev Desjarlais: Vous avez parlé de problèmes d'état et d'entretien des wagons. D'après ce que nous avons entendu jusqu'à présent, hormis la médiocrité des wagons en aluminium, ces wagons sont dans un état relativement bon—à 96 p. 100 dans certains cas, d'après ce qu'on nous a dit—, mais on a ajouté que certains avaient des problèmes de portes qu'il fallait réparer. Mais dans l'ensemble, d'après ce qu'on nous a dit, ces wagons ont encore des années de service devant eux.

N'êtes-vous pas d'accord?

M. Robert Davies: Il est clair que ces wagons ont besoin de réparation. Je n'ai pas les chiffres avec moi, mais je crois que c'est 96 p. 100, à l'exclusion des trappes et des portes—, et étant du Manitoba, permettez-moi de vous dire que cela revient à dire que Winnipeg serait une excellente destination de vacance en janvier si ce n'était la météo. Les trappes et les portes sont des éléments essentiels qui doivent absolument fonctionner. C'est évident.

Mme Bev Desjarlais: D'accord.

Le président: Il vous reste du temps.

Mme Bev Desjarlais: Nos chiffres sont des chiffres qui nous ont été communiqués par les compagnies de chemins de fer et par Transports Canada. Je me pose donc des questions. Encore une fois, on nous a dit qu'il fallait réparer un certain pourcentage de trappes et de portes, mais que, dans l'ensemble, les wagons étaient en bon état.

Une des compagnies de chemins de fer a annoncé son intention de mettre en service de plus grands wagons, par exemple. Il ne fait aucun doute, selon moi, qu'à plus ou moins long terme il est possible qu'il y ait une rationalisation de l'utilisation des wagons et une augmentation de leur capacité.

Mais pour ce qui est des wagons actuels, on nous dit qu'ils sont en bon état.

M. Robert Davies: À l'exception des trappes et des portes.

Mme Bev Desjarlais: D'accord.

M. Robert Davies: Les chemins de fer n'ont pas manqué de revenu pour entretenir ces wagons. Je n'ai pas l'impression, personnellement... Quand je vois ces wagons devant mes silos... souvent nous devons en refuser de 40 à 50 p. p. quand nous le pouvons. Nous les réparons. Nous perdons notre temps et notre énergie à les réparer à nos frais parce que, pour transporter des grains, il faut des wagons, un point c'est tout.

Pour transporter notre grain, il faut qu'on les répare nous-mêmes. C'est ce que nous faisons.

• (1615)

Mme Bev Desjarlais: Vous les réparez comme si...

Le président: Très bref.

Mme Bev Desjarlais: J'ai fini.

Le président: Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Merci, monsieur le président.

Représentant une circonscription de l'est du Canada, je dois avouer ne pas connaître aussi en détail cette question que Mme Desjarlais, par exemple, ou M. Batters, mais elle m'intéresse beaucoup. Je suppose que ces questions ont déjà été posées et, dans ce cas, considérez les simplement comme des commentaires.

J'aimerais beaucoup savoir dans quelle mesure le monde agricole appuie votre proposition vis-à-vis de celle faite par la Farmer Rail Car Coalition. Si vous deviez avancer un chiffre du nombre d'agriculteurs qui soutiennent votre proposition, diriez-vous de 1 500 à 2 000?

M. Albert Wagner: Selon moi, un minimum de 50 p. 100 des agriculteurs appuient notre proposition. Maintenant, si vous voulez un chiffre exact...

M. Francis Scarpaleggia: Cinquante pour cent. C'est comme si vous coupiez la poire en deux pour ne pas être contredit. Cinquante pour cent, c'est rare.

M. Albert Wagner: Je crois que dans notre cas il y a une différence. Tous nos membres sont volontaires. L'adhésion à nos groupes n'est pas obligatoire. Cela donne donc un groupe d'agriculteurs important qui soutient notre proposition. Il y a un certain nombre d'agriculteurs dans notre région qui ne sont pas, disons, des producteurs de grain. Par conséquent, cette question, disons, ne les intéresse pas vraiment.

M. Francis Scarpaleggia: Et qu'en pense l'Union des agriculteurs du Manitoba, celle des agriculteurs de la Saskatchewan ou de l'Alberta? Ce ne sont peut-être pas les appellations correctes, mais il doit y avoir des unions d'agriculteurs dans ces trois provinces. Sont-elles d'accord avec vous?

M. Albert Wagner: Pas le Syndicat national des cultivateurs, en tout cas, non.

M. Francis Scarpaleggia: J'imagine que, si vous créez une entité juridique, il faudra une sorte de structure de gouvernance, une sorte de conseil d'administration. Y aura-t-il des sièges réservés aux représentants des agriculteurs?

M. Albert Wagner: Oui, nous comptons trois groupes de produits et trois organismes agricoles provinciaux.

M. Francis Scarpaleggia: Ces organismes soutiennent-ils votre proposition? Donc, cela ferait... Y a-t-il un organisme du nom de Wild Rose?

M. Albert Wagner: Wild Rose ne nous soutient pas officiellement, pas pour le moment.

M. Francis Scarpaleggia: Je ne sais quels sont les délais de décision du ministère des Transports, mais encore une fois, n'étant pas de l'ouest canadien et n'étant pas familier avec ces questions, j'examine votre proposition, qui compte huit pages pour le moment... N'est-ce pas?

M. Albert Wagner: Oui.

M. Francis Scarpaleggia: Puis, je regarde la proposition de la Farmer Rail Car Coalition, qui est une version abrégée et considérablement plus élaborée. Sauf erreur, elle a été préparée par un des plus grands cabinets mondial de consultants en gestion, KPMG. Est-ce le cas?

M. Robert Davies: Je n'ai pas participé à la rédaction de ce document, mais je dirais de prime abord qu'il contient une grande quantité de renseignements historiques et factuels, provenant de diverses sources et portant sur l'industrie en général. Il contient beaucoup de renseignements secondaires. Au niveau des modalités de fonctionnement, il parle vaguement de bonnes intentions, de volonté de négociation, de volonté de commercialisation, de planification, etc.

Par contraste, nous sommes beaucoup plus concis. Nous avons dû nous préparer dans des délais très courts sans le soutien de personne, pour commencer.

À vos autres questions sur le degré de soutien, je répondrai rapidement qu'un des points essentiels, quand on veut mesurer le degré de soutien des agriculteurs de l'ouest canadien, est que deux des principaux groupes qui s'étaient associés dès le premier jour à la Farmer Rail Car Coalition—la Western Canadian Wheat Growers Association, qui regroupe les cultivateurs de blé de l'ouest canadien, et la Saskatchewan Canola Growers Association—ont tous deux quitté les rangs de la FRCC et ont ajouté leur paraphe à notre document. Donc, on peut parler de deux groupes relativement majeurs qui soutiennent notre proposition qui leur apparaît plus commerciale, plus opportune pour régler ce problème, et ils étaient

associés au lancement de l'autre organisation. Je ne sais pas si on peut donc parler de 50 ou de 80 p. 100.

Un problème dans l'ouest, c'est que la plupart des agriculteurs sont affiliés à plusieurs organisations. La Saskatchewan Association of Rural Municipalities, la SARM, comprend les gens qui votent aux élections municipales rurales. Les qualifier de partisans de la FRCC lorsqu'ils ont pris part à un vote concernant la SARM—je ne suis pas certain de l'opportunité de la comparaison. On peut tout faire dire aux chiffres.

C'est tout.

• (1620)

M. Francis Scarpaleggia: Très bien. Merci.

Le président: Merci.

Maintenant, M. Gouk et M. Scheer vont se partager cinq minutes.

M. Jim Gouk: Je n'ai pas demandé de partager mes cinq minutes, mais je n'ai qu'une question.

Nous avons entendu la semaine dernière les chemins de fer. Selon leurs témoignages, aux fins de la rentabilisation, s'ils avaient le plein contrôle sur ces wagons, soit un bail avec le gouvernement soit la pleine propriété, ils pourraient les échanger contre des wagons mieux adaptés, envoyer les wagons actuels dans le sud où leur capacité est mieux adaptée au genre de produits transportés, et faire monter ici des wagons différents mieux adaptés au transport des grains, ce qui rendrait tout plus rentable.

Dans votre fiche d'information au quatrième point vous dites : « Au terme du bail, les compagnies de chemin de fer auraient à assurer la disponibilité de la totalité des wagons pour le transport du grain de l'Ouest. » Cela exclurait-il la possibilité pour les chemins de fer de prendre ces wagons pour les utiliser dans un marché différent et de les remplacer par des wagons mieux adaptés, pas sur la base d'un wagon pour un wagon mais sur celle d'une tonne pour une tonne? Quel genre de paramètres appliqueriez-vous?

M. Robert Davies: Excellente question.

Nous ne sommes ni une compagnie de chemin de fer ni une compagnie de location. Ce n'est pas notre spécialité. Notre spécialité, c'est l'agriculture, la culture des grains, leur manutention et leur expédition à nos clients. C'est la raison pour laquelle nous voulons embaucher un spécialiste de l'industrie pour gérer l'utilisation des rails. Il nous fera rapport de ses activités et nous lui donnerons des instructions. Cependant, il devra travailler avec les chemins de fer pour veiller à ce que soient en place les baux appropriés et la capacité pertinente pour transporter les grains des agriculteurs de l'Ouest canadien.

M. Jim Gouk: Vos paramètres pourraient donc être des variables, n'est-ce pas?

M. Robert Davies: Les chemins doivent transporter les grains des cultivateurs de l'Ouest canadien; c'est une obligation imposée par la loi. Il leur faut donc la respecter.

M. Jim Gouk: Très bien.

Le président: Monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Pourriez-vous nous parler brièvement de la question du renouvellement de la flotte et de son inscription dans votre plan de location?

M. Robert Davies: Ce que nous voulons je suppose, c'est une réduction du plafond de revenu. C'est prendre de l'argent aux chemins de fer. Essentiellement, nous voulons que les tarifs restent au niveau d'aujourd'hui. Les autres revenus financeront le renouvellement de la flotte. C'est assez simple.

Je simplifie, mais disons que le coût de l'entretien des wagons est toujours cyclique : certaines années, réparer un wagon peut coûter 700 \$; une autre, 5 000 \$. La moyenne pour l'ensemble de la flotte est d'environ 2 000 \$ par wagon, d'après les chiffres qui nous ont été mentionnés. Nous supposons dans notre modèle que les chemins de fer continueront à gérer la flotte et à assurer l'entretien, puisqu'ils seront dans leur gare de triage où ils auront leur propre personnel dans l'Ouest pour travailler à ces wagons. Il n'y aura donc pas de frais de déplacement ni d'entreposage, il n'y aura pas de frais de ce genre qui viendront s'ajouter au coût du transport. D'après nous, la moyenne devrait être de 2 000 \$ par wagon.

Encore une fois, ce chiffre se révélera probablement inexact, mais l'équipe de gestion de la flotte de la compagnie devra veiller à ce que toutes les factures de réparation soient expliquées et justifiées—, et c'est son travail, pas le nôtre. C'est encore une autre bonne raison d'embaucher quelqu'un pour le faire pour nous.

M. Andrew Scheer: C'est vraiment le noeud de la question. Quels sont les chiffres, croyez-vous, pour l'entretien des wagons? S'il y a une différence entre ce que votre groupe ou la FRCC dit comparer à ce que disent les chemins de fer, soit il y a une économie soit il n'y en a pas. Que toutes les réparations soient facturées comme vous le proposez devrait permettre d'avoir des chiffres beaucoup plus exacts.

M. Robert Davies: Treize mille wagons, ce n'est pas beaucoup. Il y a des gens dont c'est le métier. Ce ne serait pas difficile d'intégrer ces chiffres dans la banque de données pour faire ressortir ces coûts facilement.

M. Andrew Scheer: Quelles seraient les économies si les deux options permettaient aux chemins de fer de les acheter et d'assumer le contrôle et la propriété de la flotte? Pourquoi votre proposition serait-elle supérieure?

Je crois vous avoir entendu dire que le statu quo serait préférable. Quelle serait la différence si ces wagons étaient votre propriété ou celle des chemins de fer?

• (1625)

M. Robert Davies: Les chemins de fer ne sont pas propriétaires de ces wagons. C'est le gouvernement fédéral qui les approvisionne en wagons.

M. Andrew Scheer: Oui, mais...

M. Robert Davies: Le statu quo obligerait les chemins de fer à entretenir la flotte. Il faut trouver de nouvelles conditions pour le renouvellement de la flotte.

M. Andrew Scheer: D'accord. Si une demande de propositions était publiée et que les chemins de fer faisaient une offre, achetaient les wagons et en assumaient donc la propriété, est-ce que ce serait une meilleure solution ou continuez-vous à préférer la vôtre? C'est ça en fait que je voudrais savoir.

M. Robert Davies: Encore une fois, le juge Estey a étudié cette proposition d'appel d'offres commerciales comme personne d'autre ne l'a fait. Dans son rapport, il a proposé, après avoir longuement étudié la question, que la meilleure solution est la vente commerciale en bloc de ces wagons, la mise aux enchères en bloc de ces wagons. Cela permet de leur attribuer une valeur commerciale, ce qui, encore une fois, dans un monde d'offre et de demande, indiquerait une éventualité de rentabilité.

Je ne suis pas certain de vouloir céder tout le contrôle aux chemins de fer, mais dans un système commercial, il leur faudrait payer le prix. Ils continueraient toujours à avoir l'obligation de transporter les grains de l'Ouest, quel que soit le degré de propriété. Cela équilibre un peu les choses.

M. Andrew Scheer: Donc votre préférence pour que le gouvernement conserve la propriété de ces wagons, même avec un contrat renégocié avec les chemins de fer, va à l'encontre du rapport Estey qui recommande au gouvernement de sortir..

M. Robert Davies: C'est exact.

M. Andrew Scheer: Très bien.

Le président: Merci.

Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Merci beaucoup d'être venu.

J'ai une ou deux questions à vous poser. Il est possible que vous y ayez déjà répondu et, dans ce cas, je m'en excuse d'avance. Égayer ma journée, je vous en prie.

Vous avez dit qu'il y avait des gens dont c'était le métier d'assurer l'entretien de 13 000 wagons. Qui sont ces gens?

M. Robert Davies: Je n'ai pas dit entretien, j'ai dit gestion.

L'hon. Jim Karygiannis: Qui?

M. Robert Davies: Il y a Greenbrier Leasing et GE Capital. Il y a plusieurs entreprises qui font ça.

L'hon. Jim Karygiannis: Ce sont des entreprises canadiennes?

M. Robert Davies: Elles ont des bureaux au Canada. Je sais que ces deux compagnies ont des bureaux au Canada.

L'hon. Jim Karygiannis: Elles appartiennent à des intérêts canadiens ou à des intérêts américains?

M. Albert Wagner: Elles appartiennent à des investisseurs.

L'hon. Jim Karygiannis: Pardon?

M. Robert Davies: Elles appartiennent à des investisseurs.

M. Albert Wagner: Ce sont des compagnies privées.

L'hon. Jim Karygiannis: S'agit-il d'entreprises privées canadiennes?

Le président: C'est difficile. Vous posez des questions très précises. Je crois que vous voulez dire qu'il s'agit d'entreprises cotées en bourse. S'agit-il d'entreprises cotées en bourse?

M. Albert Wagner: Je crois que c'est le cas, oui. Elles sont cotées en bourse, oui.

M. Robert Davies: Le parc nord-américain est assez fluide. Le parc circule entre le nord et le sud. Nous avons des wagons américains au Canada sur une base permanente, il s'agit donc essentiellement d'un parc sur des rails.

L'hon. Jim Karygiannis: Ma prochaine question est celle-ci. Que pourriez-vous faire mieux que CN ou CP avec les gens dont c'est le gagne-pain?

M. Robert Davies: Je dois être prudent ici. À mon avis, nous n'avons pas les contrôles appropriés en place aujourd'hui. On a prévu des fonds dans le plafond des revenus pour l'entretien des wagons.

L'hon. Jim Karygiannis: Pourriez-vous nous parler un peu plus longuement des contrôles appropriés en place, s'il vous plaît?

M. Robert Davies: Je ne travaille pas à Transports Canada. Cette question s'adresserait à Helena Borges. Mais chose certaine, nous ne voyons pas la preuve que l'on dépense environ 4 300 \$ par wagon pour l'entretien en ce moment. Ce n'est pas notre avis.

Je crois que la société ferroviaire reconnaît, et a probablement déjà reconnu devant votre comité ou le comité de l'agriculture, qu'elle attend une décision dans ce dossier pour assurer tout l'entretien nécessaire des wagons. Cette organisation ferait le suivi des réparations par wagon, de l'ampleur des réparations nécessaires et du juste coût de ces réparations pour la bonne gestion du parc.

L'hon. Jim Karygiannis: Ce que je comprends, c'est que les sociétés ferroviaires ne rendent pas bien compte de l'entretien des wagons.

M. Robert Davies: Si je donne 20 \$ à mon fils, que je lui dis de partir et que je lui demande des comptes, il devra probablement m'en rendre. Je ne suis pas sûr de savoir quel niveau de contrôle Transports Canada impose aux sociétés ferroviaires. C'est une question à laquelle je ne peux pas répondre.

Il me semble qu'on leur aura donné une certaine somme d'argent qu'on leur permet d'utiliser pour les réparations et l'entretien. Je ne suis pas sûr qu'elles aient dépensé tout le montant.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Comme M. Scarpa-leggia, je viens du Québec, de l'est du Canada. Ce qui se passe dans les provinces des Prairies n'est pas notre première préoccupation, mais notre objectif est quand même que la décision soit prise pour le mieux-être des agriculteurs de l'Ouest.

Vous disiez plus tôt que vous aviez l'appui de 50 p. 100 des agriculteurs. Il me semble important d'avoir un appui des gens à la base, des gens à qui cela servira. Par contre, votre concurrent, la Farmer Rail Car Coalition, mentionne qu'il a l'appui de 90 p. 100 des agriculteurs. On arrive donc à 140 p. 100, si on fait le total des deux. Je crois vous avoir entendu dire que de toute façon, il s'agit d'une question commerciale ou d'affaires.

Voulez-vous dire que c'est le meilleur opérateur, la meilleure entreprise qui devrait être choisie, et pas nécessairement celle qui représente le plus d'agriculteurs? Est-ce bien là ce que vous voulez mentionner?

•(1630)

[Traduction]

M. Albert Wagner: Je crois que la différence entre nous et la FRCC tient au fait que l'adhésion de nos groupes est volontaire. Elle soutient nos groupes volontairement. Il y a donc une différence de ce côté.

Je crois que le meilleur exploitant, c'est celui qui doit gérer le parc, parce que nous voulons un système commercial et transparent qui pourra être efficient et réduire les coûts. C'est comme ça qu'on réduit les coûts pour les fermiers. Ce serait donc pour moi l'exploitant idéal.

M. Robert Davies: En plus de cela, il y a encore dans l'Ouest canadien le jeu des chiffres. Étant donné le nombre d'organisations

auxquelles appartiennent les divers fermiers ou auxquelles ils peuvent être associés, je dirais que la proportion dans laquelle nous profitons du soutien aux producteurs peut aller de 10 à 100 ou 130 p. 100. Toutefois, nous pouvons vous assurer que les groupes qui sont favorables à la proposition du FIP se sont joint volontairement à nous, et à cela s'ajoute le fait que des membres des associations de producteurs de canola et de blé ont quitté la FRCC pour se joindre à nous. Outre ce qui se passe dans l'Ouest canadien, trois associations de cultivateurs de l'Ontario ont récemment retiré leur soutien à la FRCC—les producteurs de blé, les producteurs de maïs et un autre groupe.

De la perspective de l'engagement volontaire, nous croyons donc que les chiffres favorisent très clairement une approche plus commerciale qui améliorerait la situation à long terme.

M. Robert Carrier: Merci.

Le président: Merci.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Je vais tâcher d'y aller rapidement parce que je sais que nous allons manquer de temps.

Il y a une chose qui m'intrigue. Quelqu'un vous a demandé combien il vous en coûterait pour administrer votre programme, et vous avez répondu avoir fait des études préliminaires et avoir parlé à une entreprise de location qui croyait que vous pouviez exploiter le système pour environ un million de dollars par année. Est-ce que cette entreprise de location était l'une des deux que vous avez mentionnées?

M. Robert Davies: Il est évident que nous ne pouvons pas leur fournir toutes les données et que nous ne pouvons pas obtenir un prix exact, mais nous leur avons parlé du coût de la maintenance du parc. J'ai essayé de téléphoner en venant ici aujourd'hui pour savoir de laquelle des deux il s'agissait, mais je crois que c'est l'une de ces deux-là qui a mentionné le un million de dollars.

Mme Bev Desjarlais: Donc vous avez vérifié, aujourd'hui encore, combien il allait en coûter pour exploiter le système.

M. Robert Davies: Non.

Mme Bev Desjarlais: J'aimerais savoir quelle proposition vous avez envoyée à tous les membres de vos organisations pour savoir s'ils y étaient favorables.

M. Robert Davies: Nous n'avons pas vérifié le coût aujourd'hui. Quelqu'un d'autre l'a fait dans la préparation de ce document, et je voulais simplement confirmer de quelle entreprise il s'agissait—et je ne le sais pas.

Le document que vous avez devant vous est celui qui a été remis à nos membres au début décembre, et tous ces membres ont adhéré à l'Association canadienne des cultures spéciales...

Mme Bev Desjarlais: A-t-il été envoyé à des groupes en particulier ou aux fermiers membres? A-t-il été envoyé aux fermiers eux-mêmes, ou a-t-il été envoyé, je ne sais pas moi, au conseil d'administration?

M. Robert Davies: Les administrateurs, les dirigeants de ces organisations, sont ceux qui auraient lu le texte et y auraient adhéré.

Mme Bev Desjarlais: D'accord, donc en réalité les membres à titre individuel, les fermiers, n'ont pas dit que c'était la meilleure proposition, parce qu'en réalité, ils ne l'ont pas vue.

M. Robert Davies: Ils n'ont pas vu non plus la proposition de la FRCC. Donc, oui, c'est juste.

Mme Bev Desjarlais: Eh bien, à ce sujet, je peux dire sans risque de me tromper que ce n'est pas vrai, parce que je fais affaire depuis sept ans avec un bon nombre de fermiers de la Saskatchewan et du Manitoba qui ont exprimé leur adhésion à la proposition de la FRCC par la voie de la Hudson Bay Route Association et d'autres, qui ont vu...

Je vous parle franchement. Je me suis rendue en train avec eux à Churchill et j'ai écouté une bonne centaine et quelque fermiers parler de la proposition; ils étaient très en faveur, ils disaient que cela allait rapporter beaucoup aux fermiers de l'Ouest, parce que leur souci premier, ce n'était pas nécessairement de savoir si le CN allait faire beaucoup d'argent ou si l'entreprise de location allait faire beaucoup d'argent aussi; leur souci premier, c'était de faire ce qui doit être fait pour les fermiers de l'Ouest afin qu'ils puissent expédier leur grain au coût le plus bas possible.

Il y a plusieurs années que je discute avec eux. J'ai parlé en particulier à plus de cent fermiers, au moins, qui ont lu le texte de la proposition.

• (1635)

M. Robert Davies: Je suis d'accord avec vous, madame Desjarlais. Je vous répondrai seulement qu'avant le 1er novembre —ou j'imagine que c'était environ trois jours avant la séance du comité des transports—, le plan d'affaires, à part une proposition très générale, n'avait pas été remis à qui que ce soit, encore moins à un grand nombre de fermiers. Il leur aurait été très difficile de voir ce que personne dans l'industrie n'avait pu voir, sauf une proposition à caractère très général sur Internet. C'est lma première question.

Le président: C'est votre dernière observation ou question.

Mme Bev Desjarlais: Je ne m'engagerai pas dans cette discussion.

Encore un mot à propos des chiffres, parce qu'on semble se disputer ici sur la question de savoir qui profite du meilleur soutien et qui n'en a pas et cela m'inquiète. Vous avez parfaitement raison de dire que vous pouvez choisir bon nombre de fermiers à partir de l'association des producteurs d'orge ou des producteurs de blé, mais le fait est qu'un grand nombre de fermiers s'intéresse à ce dossier depuis longtemps et qu'ils veulent que le système soit le plus économique possible pour eux.

Si je mentionne cela, c'est parce que vous avez mentionné la formule d'établissement des coûts du CN. Vous n'êtes pas nécessairement d'accord pour dire que le CN ou le CP vous donne le meilleur coût ou le vrai coût de la maintenance des wagons; cependant, on devrait accepter l'idée qu'on peut céder ces wagons ou les vendre au CN ou au CP, et ensuite avoir confiance qu'ils vont nous donner le vrai coût de la maintenance en toute connaissance de cause.

M. Robert Davies: D'abord, je suis d'accord avec vous à 100 p. 100 pour dire que les fermiers doivent être inclus dans cette proposition. Notre proposition englobe un certain nombre de groupes de fermiers. Vous allez remarquer que nous avons laissé des places à notre conseil d'administration pour trois organisations agricoles provinciales, dont aucune ne nous a encore rejoint, mais à notre avis, il est important qu'elles soient dans le coup à l'avenir. Je crois donc que nous nous assurons d'inclure le plus grand nombre possible de fermiers.

Ainsi, nous admettons l'importance que les fermiers soient représentés. Chose certaine, nous leur avons réservé des places à notre conseil d'administration, même s'ils ne sont pas dans le coup aujourd'hui.

Du point de vue des chemins de fer, il faut mettre en place des contrôles. Je crois que c'est le rôle de Transports Canada. Chose certaine, des mesures pourraient être prises et faire partie de la vente.

Le président: Merci, monsieur Davies, et merci, monsieur Wagner, d'être venus aujourd'hui. Nous avons entendu beaucoup de choses. On a posé beaucoup de questions. J'ai appris beaucoup à propos de la baie d'Hudson en hiver et de Winnipeg comme lieu de vacances l'hiver. Nous avons entendu quelques monologues ici aujourd'hui. Nous vous remercions d'être venus et d'avoir parlé avec tant de franchise.

Nous allons suspendre la séance environ cinq minutes pour permettre à nos prochains témoins de s'approcher.

M. Albert Wagner: Merci de nous avoir écoutés.

Le président: Merci.

• (1638)

_____ (Pause) _____

• (1642)

Le président: Nous pouvons peut-être amorcer la partie deux de la séance d'aujourd'hui ou, comme quelqu'un l'a dit, la partie trois.

Nous recevons M. Churko, M. Robbins et M. Harrison, de la Farmer Rail Car Coalition.

Comme nous manquons de temps, je ne vais pas mentionner le titre officiel de chacun. Je crois que vous étiez ici au début de la dernière séance. Vous nous aideriez grandement en limitant votre exposé à dix minutes ou moins.

Nous vous écoutons.

M. Jim Robbins (vice-président, Farmer Rail Car Coalition): Merci beaucoup, Monsieur Gallaway.

Je m'appelle Jim Robbins. Je suis le vice président de la Farmer Rail Car Coalition. Je suis fermier et je suis de Delisle, en Saskatchewan. Je cultive des céréales et j'élève aussi du bétail.

Je suis accompagné de Sinclair Harrison, qui est le président de la FRCC, et de Bernie Churko, président de la Saskatchewan Grain Car Corporation. La Saskatchewan Grain Car Corporation conseille la Farmer Rail Car Coalition.

Je tiens à remercier le comité d'avoir accepté de nous entendre et de nous permettre de répondre aux questions qui ont été posées concernant notre proposition.

Nous vous avons fait parvenir un texte qui décrit notre proposition et la compare à la récente proposition de la WGEA et aux propositions des deux compagnies de chemin de fer. Je ne vais pas lire mon texte, je m'en tiendrai plutôt à ses points saillants, afin d'avoir le plus de temps possible pour répondre à vos questions.

À l'origine, le gouvernement du Canada a acheté ses wagons-trémies dans les années 70 pour venir en aide aux fermiers de l'Ouest, et aussi parce que les compagnies de chemin de fer n'avaient pas les moyens à l'époque de satisfaire les exigences relatives aux exportations. Pour ce qui est de savoir dans quelle mesure les fermiers profitent de l'accès aux wagons-trémies, cela varie en fonction du tarif de location de ces wagons, mais tout le monde s'entend pour dire que cet avantage se situe à environ 3 \$ ou 4 \$ la tonne de grain expédié de l'Ouest du Canada. En conséquence, les fermiers de l'Ouest économisent chaque année entre 60 millions et 80 millions de dollars en frais de transport parce que les gouvernements, tant au niveau fédéral et provincial, l'Alberta et la Saskatchewan, mettent à notre disposition ces wagons-trémies gratuitement pour les céréales destinées à l'exportation qui sont acheminées vers les ports. Les fermiers de l'Ouest en sont heureux et veulent maintenir cet état de choses.

La FRCC s'est donné pour objectif d'y voir. La FRCC, de concert avec KPMG et MacQuarie International, a mis au point un plan d'affaires qui nous permettra de faire cinq choses : premièrement, donner la priorité au transport des céréales de l'Ouest; deuxièmement, assurer l'accès à long terme au parc de wagons-trémies que nous avons—pas nécessairement ces mêmes wagons, mais la même capacité à l'avenir; troisièmement, améliorer les normes générales de maintenance des wagons-trémies tout en harmonisant les coûts de la maintenance aux pratiques et normes actuelles de l'industrie; quatrièmement, établir un programme de perfectionnement technique du parc existant; et cinquièmement, améliorer l'efficacité du système par le remplacement systématique du parc existant par des wagons-trémies qui répondent aux normes les plus modernes. Tout cela sera fait de manière à ce qu'il en coûte le moins possible aux fermiers.

La FRCC croit que le plan qu'elle propose pour le parc fédéral de wagons-trémies profitera aux fermiers pendant les décennies à venir du fait que les coûts seront réduits et que l'efficacité du système de transport en sera améliorée. Et notre plan d'affaires est bien fait.

Notre plan d'affaires a été examiné attentivement par Transports Canada. Nous avons répondu à des centaines de questions. Transports Canada a retenu les services de Deloitte & Touche, ce cabinet comptable national, pour étudier à fond notre plan, et les experts ont dit que notre plan était bien fait et réalisable.

Nous sommes très fiers du plan d'affaires que les fermiers de l'Ouest ont pu mettre de l'avant.

Votre comité a également entendu trois autres propositions sur l'aliénation du parc de wagons-trémies, deux des compagnies de chemin de fer et l'une du groupe que vous venez d'entendre.

À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral permet aux compagnies de chemin de fer de se servir gratuitement des wagons-trémies lorsqu'elles acheminent les céréales de l'Ouest vers les ports. Pour le transport des céréales ou autres denrées d'un point à l'autre du Canada, vers le Mexique ou vers les États-Unis, les compagnies de chemin de fer paient un droit de location pour l'utilisation des wagons-trémies.

Votre comité a pris connaissance des intentions de ces deux compagnies de chemin de fer. Dans le cas du Canadien National, elle veut acheter les wagons-trémies qui lui sont loués en ce moment au taux du marché, et elle s'est engagée à remplacer les wagons d'aluminium. Elle a environ 2 200 wagons d'aluminium sur 6 000 wagons, à peu près, au total. Cette proposition a ceci de désavantageux qu'elle aura pour effet d'augmenter les coûts pour les fermiers parce que, bien sûr, l'achat de ces wagons sera

immédiatement incorporé au plafond des revenus. On ne s'engage nullement dans cette proposition à remplacer le parc tout entier, et l'on ne garantit pas non plus que les wagons seront réservés à l'acheminement des céréales de l'Ouest.

Quant à CP Rail, elle veut que le gouvernement demeure propriétaire du parc de wagons-trémies. À l'origine, elle a demandé au gouvernement de cesser d'exiger des droits pour les autres usages. Elle a modifié sa position à cet égard. Elle veut des baux qui s'appliquent pendant toute la durée de vie du wagon et qui se fondent sur les recettes que touche actuellement le gouvernement pour les autres usages.

Cette proposition inquiète beaucoup les fermiers de l'Ouest parce que, encore là, elle aurait pour effet de faire augmenter à long terme les coûts pour les fermiers. Le coût du remplacement des wagons serait incorporé au plafond des revenus. La compagnie s'engage à entreprendre le perfectionnement du parc seulement après une très longue attente, à peu près 20 ans. Cela augmente le risque de contestation commerciale—nous sommes d'avis que c'est le cas—et on ne garantit nullement, je le répète, que ces wagons seront réservés au transport des céréales de l'Ouest.

● (1645)

Les fermiers de l'Ouest croient qu'aucune de ces propositions des compagnies de chemin de fer ne répond à leurs besoins. Si l'on retient l'une de ces propositions, les fermiers perdront tous les avantages que leur procurent depuis toujours l'accès aux wagons-trémies, et il en résulterait une augmentation du tarif marchandises.

En ce qui concerne la proposition du Farmer-Industry Partnership, nous avons eu un peu de mal à l'évaluer étant donné que nous disposons de si peu d'informations. Tout ce que nous avons, c'était le comité de presse de la Western Grain Elevator Association et la lettre de 8 pages qui a été adressée au ministre des Transports et déposée au Comité permanent de l'agriculture et de l'agro-alimentaire de la Chambre des communes.

On propose ici de fonder une entreprise de location de wagons qui ferait certaines bonnes choses : elle acquerrait le parc fédéral de wagons-trémies pour une somme nominale, ou sur une base bail—achat, qui comporterait définitivement des conditions privilégiées aussi; la priorité du parc serait l'acheminement des céréales de l'Ouest canadien. Les wagons seraient loués aux compagnies de chemins de fer clé en mains, autrement dit, elles assureraient la gestion de la maintenance; et elles constitueraient des réserves à partir des revenus nets de location pour remplacer le parc existant par des wagons modernes à haute capacité. Toutes ces propositions n'augmenteraient en rien les coûts pour les fermiers.

À première vue, cette proposition ressemble beaucoup à la nôtre. Chose certaine, tous nos grands principes s'y retrouvent. Cependant, après avoir relu les informations limitées dont nous disposons, nous avons constaté que c'était un document rédigé à la hâte qui emprunte à notre plan son aspect général mais sans en retenir le contenu. Même si l'on est manifestement loin d'un plan d'affaires, ce document fournit certaines informations qui nous permettent d'en évaluer la viabilité financière future.

Il y a des aspects positifs à la proposition de l'entreprise céréalière dans la mesure où elle n'augmenterait pas les coûts pour les fermiers et du fait qu'on y admet que le plafond des revenus peut être réduit en soustrayant aux compagnies de chemin de fer la responsabilité de la maintenance des wagons. Cependant, cette proposition présente des failles essentielles qui font en sorte qu'elle ne répond pas aux besoins des producteurs de l'Ouest, ni aux critères établis par Transports Canada.

Il est dit dans la proposition que le coût de la maintenance sera réduit de 2 000 \$ et 2 500 \$ par wagon par année. C'est beaucoup plus que notre évaluation de 1 500 \$ par wagon, et nous avons un coussin intégré dans ce 1 500 \$. Nous ne savons pas si cette différence est attribuable à sa structure de gestion ou au processus de maintenance, au fait qu'elle donne le droit de premier refus aux compagnies de chemin de fer pour faire le travail, ou à une autre raison, mais chose certaine, c'est un chiffre plus élevé que celui que nous jugeons être parfaitement réalisable.

Cette proposition n'aura pas non plus pour effet de remplacer tout le parc des wagons-trémies. Si l'on en croit les chiffres qu'on y donne pour le remplacement, on pourrait acheter entre 200 et 250 wagons-trémies chaque année. Tout dépend si le gouvernement décide de vendre pour une somme nominale ou de privilégier le bail—achat. Donc, en 30 ans, à ce rythme, on ne pourrait remplacer que 7 500 wagons au maximum—et ces wagons devront tous être remplacés dans 30 ans. Avec la solution bail—achat, on ne pourrait en remplacer que 6 000.

Dans le court document qui vous a été soumis, on ne fait nullement état des risques inhérents à l'agriculture ou aux chemins de fer. En particulier, on ne tient pas compte de la volatilité du volume des grains ni des dépenses de maintenance extraordinaire, deux choses qui peuvent bien sûr se produire n'importe quand.

Cette proposition augmente le risque de représailles commerciales de la part des États-Unis. Selon le plan de la FRCC, les compagnies de chemin de fer paieraient le plein tarif commercial pour l'acheminement de céréales par wagons-trémies aux États-Unis. Selon la proposition de l'entreprise céréalière, on paierait beaucoup moins que le taux du marché, et cela augmenterait le risque d'une contestation commerciale.

L'information financière ne tient pas compte non plus de l'impôt sur le revenu, chose que je trouve intéressante. Il semblerait donc que le groupe veuille créer une entreprise sans but lucratif, mais l'on sait bien sûr que l'acquisition du statut sans but lucratif n'est pas automatique. Ce n'est pas encore chose faite.

Ce ne sont là que quelques unes des objections que nous opposons à la lettre qui vous a été soumise par les entreprises céréalières.

Enfin, j'aimerais dire quelques mots à propos du plafond de revenu.

● (1650)

Le président: Monsieur Robins, vos dix minutes sont écoulées. Veuillez conclure.

M. Jim Robbins: Je vais conclure. Je ne parlerai pas du plafond de revenu; je suis sûr que nous en parlerons dans nos réponses à vos questions.

En conclusion, après avoir examiné toutes les solutions, nous croyons fermement que le plan de la FRCC demeure le meilleur qui soit pour les fermiers de l'Ouest. Nous en faisons la première option. Le plan FRCC assurera le maintien de la capacité à l'avenir, améliorera la maintenance et nous permettra de relever et de remplacer le parc sur une base prioritaire au cours des 30 prochaines années. Le tout sera fait au coût le plus bas pour les fermiers de l'Ouest.

Je vous remercie de nous avoir écouté, et bien sûr, nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci, Monsieur Robins.

Nous allons passer aux questions avec M. Scheer.

M. Andrew Scheer: Merci, et merci à tous d'être venus. Je sais que bon nombre d'entre vous travaillent à ce dossier depuis fort longtemps.

Je vais plonger tout de suite et reprendre une question que Mme Desjarlais a posée au groupe précédent. On nous a donné l'impression que la FRCC avait soumis cette proposition à l'approbation de tous les membres des groupes qui en font partie. Est-ce bien ce qui s'est produit?

M. Jim Robbins: Nous avons produit un plan d'affaires. Cela a été fait en 2002. Tous les membres de notre coalition sont représentés au conseil d'administration, et tous les membres du conseil d'administration ont reçu copie de ce texte. Ils leur appartient bien sûr d'en communiquer la teneur à leurs organisations respectives.

M. Andrew Scheer: Donc on ne sait pas si tous les fermiers qui appartiennent à tous vos groupes on bel et bien vu ce texte et ont voté...

M. Jim Robbins: Je m'en veux de vous choquer, Monsieur Scheer, mais je doute fort que tous les membres de toutes nos organisations ont lu ce plan. Nous n'avancerions jamais une chose pareille, bien sûr.

M. Andrew Scheer: Très bien. Non, je voulais seulement clarifier cela.

Très rapidement, les compagnies de chemin de fer et Transports Canada ont déclaré que, d'après l'évaluation des wagons, ceux-ci sont dans une condition qui est de moyenne à bonne. Les témoins qui vous ont précédé l'ont contesté, et je crois que vous en avez fait autant. Comment évalueriez-vous en ce moment la qualité des wagons?

M. Jim Robbins: La qualité moyenne des wagons est assez bonne. Ils n'ont pas servi dans des conditions très corrosives et leur kilométrage est assez modeste comparé à la moyenne nord-américaine, mais il y a quand même des problèmes. À la rencontre qu'a tenue Transports Canada en novembre à Winnipeg, M. Harris, le vice-président du CN, a dit qu'à son avis, les compagnies de chemin de fer ne cassent pas les barrières et les trappes. En conséquence, on en déduit que les barrières et les trappes ne les préoccupent pas beaucoup.

Vous avez entendu M. Davies, qui remplit beaucoup de wagons, ou du moins son personnel le fait. Il a dit que les barrières et les trappes n'étaient pas en excellent état. Ce qui inquiète vraiment les fermiers, c'est la capacité de charger ces wagons et de les mettre sur les rails, et il y a des problèmes, surtout au niveau des barrières et des trappes.

Je crois que M. Churko a quelque chose à dire à ce sujet aussi.

● (1655)

M. Bernie Churko (conseiller, Conseil d'administration, Farmer Rail Car Coalition): Je dirai que les wagons de plus de 20 ans, qui constituent la moyenne, sont en bon état. Du point de vue de la sécurité, ils ont toujours été en bon état. Nos compagnies de chemin de fer sont très consciencieuses.

M. Andrew Scheer: Un mot...

M. Bernie Churko: Si vous voulez des points de comparaison, nous avons vérifié auprès de plusieurs entreprises de transport de marchandises, et leur capacité de chargement est d'environ 99% à l'arrivée. Voyez les chiffres de Transports Canada, la leur est d'environ 75%. Donc par rapport à cette norme, la capacité de chargement n'est pas très bonne.

M. Andrew Scheer: Très bien.

L'une des préoccupations qui a été soulevée à l'égard de la FRCC concerne la gouvernance. Corrigez-moi si j'ai tort, mais vous allez avoir un conseil d'administration de neuf membres, dont cinq seront des membres permanents provenant de la liste de membres actuelle de la FRCC...

M. Jim Robbins: Voulez-vous que je vous explique notre structure?

M. Andrew Scheer: Voici ma question. Supposons que je représente une organisation différente qui n'a pas encore embarqué. Si cinq membres sur neuf proviennent toujours de groupes qui sont associés à la FRCC, comment est-ce que je verrais les choses si je savais qu'en embarquant plus tard, je serai toujours minoritaire?

M. Jim Robbins: Vous serez minoritaire si vous exprimez une opinion qui est différente de celle de la majorité des organisations membres de la FRCC, et je ne crois pas que ce sera nécessairement le cas.

Selon la structure actuelle, oui, nous avons un conseil de neuf membres. Quatre de ces places sont offertes au douze organisations qui font partie de la FRCC et cinq sont en ce moment réservées aux membres fondateurs de la FRCC, soit à des organisations qui ont investi beaucoup de temps, de travail et d'argent dans la facture de la proposition.

M. Andrew Scheer: Pourquoi est-il nécessaire d'avoir ces cinq membres permanents? Pourquoi ne pourrait-on pas, après un certain temps, ouvrir tout le conseil d'administration et...

M. Jim Robbins: Ce sera peut-être possible après un certain temps.

En ce moment, bien sûr, les organisations qui se sont donné beaucoup de mal au cours des huit dernières années et demi pour produire cette proposition sont particulièrement engagées, et je crois qu'elles disposent aussi d'une connaissance profonde du dossier. Je pense qu'il y a de très bonnes raisons pour leur permettre d'occuper ces places, du moins initialement.

Le président: Monsieur Harrison, vous vouliez ajouter un mot?

M. Sinclair Harrison (président, Farmer Rail Car Coalition): Voyez qui sont ces cinq membres, aucun ne représente un produit en particulier, leur représentativité est de nature générale. Il y a Keystone Agriculture Producers du Manitoba qui représente de nombreux groupes de produits, c'est donc une représentation générale. En Saskatchewan, il y a la SARM, qui représente toutes les municipalités rurales et qui est donc représentative de manière générale. L'APAS est dans le même cas. Wild Rose représente tout le Manitoba.

Donc aucun ne se concentre sur un produit en particulier, et nous pensons qu'ils constituent le noyau de notre conseil d'administration. Le Syndicat national des cultivateurs a une base nationale, donc il apporte une perspective nationale au conseil d'administration.

M. Andrew Scheer: Pouvez-vous nous dire en quelques mots à combien se chiffrent les coûts administratifs de votre proposition?

M. Jim Robbins: Je peux vous en donner une idée approximative. Nous proposons de mettre en place une entreprise qui va gérer activement l'emploi de ces wagons. Nous croyons qu'il y a véritablement un avantage à gérer activement un parc de wagons comme celui-là; c'est le seul moyen d'obtenir un revenu maximal de l'usage alternatif de ces wagons, et seule une gestion active va permettre de réduire les coûts de maintenance.

Nous proposons une entreprise composée d'employés qui exercent une gestion active. Nous estimons qu'il en coûtera environ 2 millions de dollars par année, mais nous pensons récupérer aisément ces dépenses grâce à l'expertise que la gestion a à offrir.

M. Andrew Scheer: Avez-vous obtenu le statut sans but lucratif?

M. Jim Robbins: Oui, c'est fait.

M. Andrew Scheer: Je vois. Est-il donc si inconcevable que la proposition de la Western Grain Elevator l'obtienne aussi?

M. Jim Robbins: Il y a plusieurs difficultés potentielles. Vous aurez constaté d'après le document de huit pages qui vous a été remis que la Western Grain Elevator Association et l'ITAC seraient toutes deux membres du conseil d'administration. Vous aurez compris également qu'elles sont la deuxième priorité pour ce qui est de l'accès aux wagons—les producteurs de céréales de l'Ouest canadien seraient les premiers, puis viendraient les expéditeurs de céréales de l'Ouest en second lieu. Si les membres du conseil d'administration ont en fait une chance d'obtenir un avantage commercial, ils courent alors le risque de ne pas se voir attribuer le statut d'organisme sans but lucratif.

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. Andrew Scheer: Comment se fait-il que vous avez réussi à travailler en si étroite collaboration avec Transports Canada avant même qu'il n'y ait eu de demande de propositions? Comment se fait-il aussi que Transports Canada a vérifié votre plan d'affaires—et semble avoir collaboré étroitement avec vous là-dessus—avant qu'il n'y ait de processus ouvert où de nombreuses solutions différentes...? Comment se fait-il que vous sembliez, à tout le moins à priori, avoir un accès privilégié?

• (1700)

M. Jim Robbins: Nous sommes ravis que cet accès semble privilégié. À nos yeux, il semble plutôt lointain. Nous travaillons sur cette question depuis neuf ans maintenant. En 2002, nous avons établi un plan d'affaires, pensant que le gouvernement allait agir avec célérité dans ce dossier.

Il est donc faux de dire que nous avons un accès privilégié. Si c'était le cas, de plus, nous aurions certainement déjà remporté la manche.

M. Bernie Churko: J'ajouterais que Transports Canada a annoncé à plusieurs reprises—d'abord dans le cadre d'une première annonce puis de nouveau quand le droit de premier refus a été évoqué pour les chemins de fer—qu'il avait l'intention de vendre. Le message était clair : le transfert allait avoir lieu.

Le président: Je vous remercie, Monsieur Scheer.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci.

Je lisais, dans la proposition du Farmer-Industry Partnership, que le plan d'affaires que vous avez préparé était valable en autant que vous deveniez propriétaires de l'ensemble des wagons, et non seulement de ceux qui appartiennent actuellement au gouvernement fédéral. Votre plan comprend aussi ceux qui appartiennent aux gouvernements de la Saskatchewan et du Manitoba et à la Commission canadienne du blé. Par contre, on discute aujourd'hui de l'aliénation des wagons du gouvernement du Canada seulement.

Pouvez-vous me donner des précisions par rapport à cet argument?

[Traduction]

M. Jim Robbins: Oui, absolument.

Le parc de wagons dans l'Ouest canadien est habituellement de l'ordre de 25 000 wagons. L'état canadien est propriétaire d'au moins de 13 000. La Commission canadienne du blé en possède 2 000. Pour leur part, la Saskatchewan et l'Alberta en possèdent 1 000 chacune.

En préparant notre plan d'affaires, nous avons espoir d'obtenir les wagons de l'État canadien en plus de ceux de la Saskatchewan. Nous n'avons pas élaboré notre plan d'affaires en comptant sur les wagons de l'Alberta ni sur ceux de la Commission canadienne du blé, ni même sur les wagons que le gouvernement fédéral attribue par voie de bail.

Notre plan n'est donc pas tributaire de notre capacité d'accéder à l'ensemble des wagons publics, mais simplement au parc fédéral et à celui de la Saskatchewan.

[Français]

M. Robert Carrier: Ma préoccupation est à l'effet que la proposition qui aurait été faite viendrait de l'assentiment de l'ensemble des agriculteurs de l'Ouest, dans le but d'avoir une approche qui corresponde aux vœux de la majorité des agriculteurs.

Comment expliquez-vous le fait qu'il y ait une deuxième proposition qui soit en partie appuyée par les mêmes agriculteurs?

[Traduction]

M. Jim Robbins: Au Québec, les agriculteurs sont considérablement plus unis que dans l'Ouest canadien. Il est vrai que dans l'Ouest canadien il y a de nombreuses organisations. La Farmer Rail Car Coalition représente 17 organisations. Même dans le cas des groupes de producteurs, vous avez entendu une proposition avant la nôtre faite par trois groupes de producteurs et de propriétaires de silos. Nous comptons parmi nos membres quatre groupes de producteurs. C'est vous dire à quel point nous sommes divisés dans l'Ouest canadien. Cela dit, nous avons affirmé représenter la vaste majorité des agriculteurs et nous le répétons.

M. Wagner s'est donné un mal fou pour préciser que les organisations qu'il représente ont adhéré volontairement à sa coalition. Nos membres sont volontaires aussi. Je représente par exemple le Syndicat national des cultivateurs, qui est une organisation dont les membres sont volontaires. Pour en devenir membre, on doit verser une cotisation de 150 \$ par année par famille. Si vous comparez le nombre de membres que nous avons à celui avancé par M. Wagner—je crois qu'il a dit que c'était 1 000 chacun pour les producteurs de canola et de blé, et 600 pour les producteurs d'orge—il est clair que nous dépassons de loin ces chiffres-là.

Pour vous donner un peu plus de détails : Ipsos-Reid a récemment fait un sondage auprès des agriculteurs de l'Ouest canadien, et certaines des organisations membres de la Farmer Rail Car Coalition se sont très bien illustrées. En effet, Keystone Agricultural Producers a été choisie par plus de la moitié des agriculteurs manitobains comme étant l'organisation qui représentait le mieux leurs intérêts.

Nous fondons donc notre affirmation sur le nombre considérable d'organisations, sur le nombre élevé de membres volontaires qui en font partie et sur les résultats de sondages comme celui que je viens d'évoquer.

• (1705)

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: La question de la gouvernance semble préoccuper les gens en ceci que la gouvernance n'entraînera pas une

participation active. Je suis ravie de vous entendre dire qu'il y aurait une représentation de Keystone, SARM, Wild Rose, du Syndicat national des cultivateurs et de l'APAS. Ce n'est pas comme s'il n'y avait pas d'agriculteurs qui allaient y prendre part, car je présume que Keystone sera axée sur les agriculteurs.

M. Jim Robbins: Absolument.

Mme Bev Desjarlais: Avec la SARM, il n'y aura pas nécessairement de participation d'agriculteurs, mais les chances sont assez bonnes.

M. Jim Robbins: En fait, je pense que c'est M. Harrison qui devrait répondre à cette question étant donné qu'il est l'ancien président de la SARM.

M. Sinclair Harrison: Pratiquement tous les conseils d'administration le seraient, et il est très probable qu'un membre du conseil d'administration assume la présidence de la Farmer Rail Car Coalition. La réponse est donc, oui, ce serait un agriculteur.

Pour ce qui est de l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties, il en sera de même. Même chose, bien entendu, pour l'APAS.

Mme Bev Desjarlais: Donc même s'il ne s'agit pas d'organisations précises, ni de personnes précises, il y aura néanmoins des représentants de ces organisations, lesquels représentent la communauté agricole.

M. Sinclair Harrison: Absolument. L'une des raisons pour lesquelles on a choisi ces cinq postes fixes, à tout le moins dans un premier temps, c'est qu'il s'agissait d'organisations agricoles générales, de grandes organisations.

Mme Bev Desjarlais: Je note toutefois, à moins que je ne me trompe—ce qui est possible, car je n'ai pas mes lunettes—, que la Commission canadienne du blé ne figure pas sur la liste des membres...

M. Jim Robbins: En effet, la Commission canadienne du blé n'est pas membre de la Farm Rail Car Coalition. Les gens de la commission sont des experts en logistique, des conseillers de la Farmer Rail Car Coalition, et ils n'ont jamais été membres.

M. Sinclair Harrison: S'agissant toujours de la Commission canadienne du blé, celle-ci possède 2 000 wagons au nom des agriculteurs de l'Ouest canadien. Son rôle consiste à fournir une expertise en matière de possession de wagons. En outre, la Commission administre 2 000 wagons de plus, que le gouvernement du Canada loue pour le compte des agriculteurs. Elle a donc sous sa responsabilité 4 000 wagons. Elle a été invitée à la table pour son expertise, comme M. Churko et la Saskatchewan Grain Car Corporation. On leur demande leur savoir-faire non pas en matière de commercialisation de céréales, mais en matière de wagons. Ces organisations comptent des employés dont le seul rôle consiste à s'occuper du parc de wagons.

Mme Bev Desjarlais: Je crois savoir cependant que la Commission appuie fortement cette proposition, qu'elle considère comme avantageuse pour les agriculteurs puisqu'elle favorise le transport à moindre coût.

M. Jim Robbins: Oui, elle s'est montrée favorable.

M. Sinclair Harrison: Les gens de la Commission sont à la table depuis le premier jour. Ils ont vu tous nos documents et les comprennent tous.

Pour des raisons de confidentialité, quand d'autres personnes font des soumissions concurrentes... Nous avons été critiqués pour notre manque d'ouverture et de transparence. Il est difficile de montrer nos chiffres à tout le monde, puis de nous asseoir avec eux à une vente aux enchères, surtout que les autres ont la main dans votre poche quand ils font des soumissions.

Mme Bev Desjarlais: Une question a été soulevée à la comparution des représentants des chemins de fer ou à un autre moment.

Je prends part à quelques-unes de ces discussions, et c'est pourquoi je m'excuse si je fais allusion à certaines choses et que personne ne sait de quoi je parle.

On s'est demandé s'il serait possible pour votre organisation d'exploiter ces wagons dans les limites du mandat du CN ou CP. C'est ce qui est déjà en train de se produire, c'est-à-dire qu'il y a des chemins de fer qui exploitent différents wagons pour le compte de compagnies différentes. Les wagons dont s'occupe la Commission canadienne du blé—nous avons dit 4 000—lui appartiennent. Elle ne les loue pas à des compagnies ferroviaires, n'est-ce pas?

M. Jim Robbins: Elle les loue. La Commission les loue sans frais d'immobilisations, mais les wagons font partie d'un parc commun, et nous avons certainement l'intention de faire la même chose. Nous allons louer les wagons et les intégrer à un parc commun.

Mme Bev Desjarlais: Donc le fonctionnement du système sera le même qu'à l'heure actuelle.

M. Jim Robbins: Oui, sauf que nous allons faire l'entretien de façon différente.

M. Bernie Churko: J'aimerais ajouter quelque chose. En Amérique du Nord, plus de 60 p. 100 des wagons sont de propriété privée. Les chemins de fer possèdent probablement moins de 40 p. 100 des wagons à l'heure actuelle, donc il est courant que les propriétaires privés fournissent des wagons-trémies aux chemins de fer. Il y a un ensemble de règlements concernant les responsabilités de chaque partie et tout le reste.

Il n'est donc pas inhabituel que certains des wagons du parc soient de propriété privée.

• (1710)

Mme Bev Desjarlais: Et le secteur agricole n'est pas le seul à fonctionner de cette façon. Des producteurs de produits chimiques, entre autres, font la même chose. C'est la raison pour laquelle on voit tant de noms de compagnies différentes sur les wagons.

M. Jim Robbins: Oui, et il est important que les wagons ne soient pas tellement spécialisés qu'il y ait des problèmes à apparier les wagons aux chargements disponibles. Nous n'avons absolument pas l'intention de nous ingérer dans les activités des chemins de fer.

Mme Bev Desjarlais: Merci.

Le président: Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: Madame Desjarlais, je dirais que nous savons de quoi vous parlez 99 p. 100 du temps, mais que j'ai tendance à ne pas être d'accord avec vous.

J'aimerais vous demander un certain nombre de précisions. D'abord, est-ce que Transports Canada vous a accordé un traitement préférentiel? Oui ou non?

M. Jim Robbins: Pas que nous sachions. Comme je l'ai dit, nous travaillons à ce dossier depuis neuf années complètes, et si nous avions eu un traitement préférentiel, j'espère que l'affaire aurait été réglée il y a longtemps.

L'hon. Jim Karygiannis: Donc vous seriez d'accord pour dire que vous et l'autre groupe, celui qui s'est scindé de votre organisation, avez reçu un traitement égal de la part du CN et du CP.

M. Jim Robbins: La vente des wagons-trémies a été annoncée dans le budget de M. Martin au printemps de 1995, et nous travaillons sur notre proposition depuis lors.

M. Sinclair Harrison: De plus, ceci est notre 26^e voyage à Ottawa, donc si nous avons bénéficié d'un traitement préférentiel, ou bien nous sommes de bien mauvais lobbyistes, ou bien il y a quelque chose qui cloche. Nous avons pourtant fait beaucoup d'efforts—nous avons rencontré des représentants de Transports Canada; nous avons fait tout ce qui était possible. J'ai demandé aux fonctionnaires en janvier ce que nous pouvions faire de plus, et ils nous ont dit d'attendre. Donc nous attendons.

L'hon. Jim Karygiannis: Je sais que vous avez déjà répondu à la question posée par mon collègue, cependant je tiens bien à préciser, pour le compte rendu, que votre organisation, comme les autres organisations qui participent à ce jeu de soumissions, pour l'appeler ainsi, a été traitée de façon égale.

M. Sinclair Harrison: En 1995, le gouvernement a annoncé qu'il allait...

L'hon. Jim Karygiannis: Un instant. Avez-vous reçu un traitement égal? C'est moi le politique, donc c'est à moi de patiner.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Jim Karygiannis: Je vous demande tout simplement de répondre à ma question. Pour éviter que quelqu'un utilise le procès-verbal plus tard pour prouver le contraire, d'après vous, est-ce que Transports Canada traite tout le monde de la même façon?

M. Sinclair Harrison: Oui.

L'hon. Jim Karygiannis: Très bien.

Combien d'organisations y a-t-il dans l'Ouest? Vous dites qu'il y en a beaucoup. Vous avez parlé de 17, de 4, etc. Il y en a combien au juste?

M. Jim Robbins: Il y en a beaucoup. Je ne peux pas vous dire exactement combien. Il y a évidemment des organismes qui ne sont associés ni à la Farmer Rail Car Coalition, ni au groupe qui a comparu avant nous. Je ne peux pas vous donner de chiffre précis, mais ces organismes sont nombreux. Certains sont spécialisés dans un produit, d'autres représentent l'ensemble des produits agricoles.

L'hon. Jim Karygiannis: Pouvez-vous dire que vous représentez 70 p. 100 de ces organismes? Est-ce que vos adhérents en représentent 40 p. 100, 60 p. 100, 70 p. 100, 80 p. 100 ou 90 p. 100?

M. Jim Robbins: Comme je l'ai dit, il y a plusieurs façons de déterminer la proportion des agriculteurs dont nous représentons l'opinion. Évidemment, comme cette question est en délibération depuis neuf ans, on ne peut pas dire qu'elle suscite une grande passion actuellement dans les chaumières. On en parle depuis longtemps, et les agriculteurs ont bien d'autres sujets de préoccupation, à commencer par l'ESB.

Lorsque M. Martin a annoncé dans son budget de 1995 que les wagons allaient être vendus, les agriculteurs ont souhaité régler le problème. C'est ce qui a réuni tous les organismes autour de la table, où ils poursuivent actuellement le débat.

Nous estimons bénéficier d'un appui considérable, notamment parce qu'un organisme agricole général comme KAP, au Manitoba, nous appuie. Cet organisme a plusieurs milliers d'adhérents, tous volontaires. Tous les adhérents du Syndicat national des cultivateurs sont volontaires. Nous avons 4 000 familles membres. En ce qui concerne le nombre d'individus, il est beaucoup plus élevé parce que de nombreuses familles comptent deux ou trois membres.

L'hon. Jim Karygiannis: Je repose ma question. Selon vos estimations, au nom de quel pourcentage d'organismes ou d'agriculteurs est-ce que vous vous prononcez aujourd'hui?

M. Jim Robbins: Selon notre estimation, c'est une proportion très élevée. À maintes reprises, nous avons publiquement mentionné le chiffre de 90 p. 100...

L'hon. Jim Karygiannis: Donnez-moi un chiffre.

M. Jim Robbins: ... et je m'en tiendrai à ce chiffre.

L'hon. Jim Karygiannis: Excusez-moi, pouvez-vous répéter le chiffre?

M. Jim Robbins: Quatre-vingt-dix pour cent.

L'hon. Jim Karygiannis: Bien.

Est-ce que vous représentez uniquement des agriculteurs de l'Ouest canadien, ou avez-vous quelques adhérents en Ontario? Quelle action envisagez-vous avec les agriculteurs de l'Ontario et avec ceux du Québec, en particulier?

• (1715)

M. Jim Robbins: Nous sommes prêts à discuter avec n'importe qui. Nous avons déjà discuté avec des groupes d'agriculteurs ontariens.

L'hon. Jim Karygiannis: Pouvez-vous nous donner des précisions sur vos discussions avec les gens de l'Ontario et du Québec?

M. Jim Robbins: Lorsque notre association a vu le jour, nous avons sollicité des lettres de soutien de divers organismes agricoles ainsi que d'organismes comme l'autorité du port de Thunder Bay, par exemple. De nombreux organismes nous ont envoyé des lettres de soutien. Ils ne sont pas devenus adhérents, mais ils nous ont adressé des lettres de soutien.

L'hon. Jim Karygiannis: Vous avez un conseil de gestion, je suppose?

M. Jim Robbins: Nous avons un conseil d'administration.

L'hon. Jim Karygiannis: Combien de personnes y siègent?

M. Jim Robbins: Actuellement, dix-sept.

L'hon. Jim Karygiannis: Sur ces 17 personnes, combien viennent de l'Ontario et du Québec?

M. Jim Robbins: Aucune.

L'hon. Jim Karygiannis: Est-ce que vous avez l'intention d'en accueillir quelques-unes?

M. Jim Robbins: Comme je l'ai dit, nous avons essayé de sensibiliser les agriculteurs de l'Est. Je dois dire que nous n'avons pas eu beaucoup de contacts directs avec des agriculteurs du Québec.

M. Sinclair Harrison: Nous avons dit que nous sommes prêts à aller n'importe où, à condition qu'on nous aide à payer nos dépenses, et nous sommes prêts à parler à n'importe qui.

L'hon. Jim Karygiannis: Combien cela va-t-il nous coûter?

M. Sinclair Harrison: Nous avons rencontré des producteurs de maïs, des producteurs de blé, des producteurs de soya de l'Ontario,

avec qui nous avons eu plusieurs discussions. Nous en avons également eues avec des producteurs du Québec.

M. Jim Robbins: Mais est-ce que nous sollicitons leur adhésion? Non. Il s'agit de wagons destinés à l'Ouest canadien. C'est une question qui concerne l'Ouest du Canada. Nous sommes prêts à discuter avec des agriculteurs qui pourraient s'intéresser à ces wagons, et à condition que le grain de l'Ouest soit pris en charge en priorité, nous sommes prêts à considérer la possibilité que des producteurs de grain du Québec et de l'Ontario obtiennent certains services.

L'hon. Jim Karygiannis: D'après vos estimations, quelle est la proportion des déplacements de cette flotte à l'est de la frontière manitobaine?

M. Jim Robbins: Elle est très importante, mais ce sont des grains canadiens qui sont transportés vers l'Est.

L'hon. Jim Karygiannis: Quelle est cette proportion?

M. Jim Robbins: Pouvez-vous donner une estimation, Bernie?

M. Bernie Churko: Je dirais 2 millions sur 30 millions, soit un quinzième, ou plus de 10 p. 100 peut-être, qui se rendent jusqu'au Québec.

L'hon. Jim Karygiannis: Et qu'en est-il des marchandises transportées dans l'autre sens?

M. Bernie Churko: Non, il y en a très peu.

M. Jim Robbins: L'Ouest canadien produit une grande quantité de grain exportable. L'Ontario en produit beaucoup moins et le Québec, à ma connaissance, pas du tout.

M. Bernie Churko: Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, il y a au Québec ou en Ontario des expéditions qui sont faites avec nos wagons de Saskatchewan. Il y a des mouvements internes au Québec et en Ontario, avant que les wagons ne soient renvoyés dans l'Ouest. Ces mouvements existent.

L'hon. Jim Karygiannis: Ma dernière question...

Le président: Vous pouvez intervenir de nouveau tout à l'heure.

Nous passons à M. Batters.

M. Dave Batters: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je plonge directement au coeur du sujet, qui est très important et qui mérite des réponses précises.

Messieurs, pourquoi est-ce que la FRCC devrait obtenir pour un dollar des biens de la Couronne qui valent de 150 à 200 millions de dollars, alors que d'autres parties souhaitent soumissionner pour l'achat de ces wagons? On nous a soumis le plan du FIP, qui serait prêt à payer 5 millions par an pendant 20 ans. Pourquoi faudrait-il renoncer à la recommandation formulée après une étude approfondie par le regretté juge Estey, qui demandait que les wagons soient vendus à l'encan au plus offrant?

Malgré vos 26 voyages, si votre proposition est la meilleure, est-ce que vous êtes favorable à un appel d'offres parfaitement transparent?

M. Jim Robbins: Nous aimerions négocier le transfert des wagons à notre organisme. Nous ne sommes pas en faveur d'une vente aux enchères ouverte et transparente précisément parce qu'elle comporterait des coûts pour les producteurs de grain de l'Ouest. Si ces wagons sont vendus à l'encan... Il faut bien comprendre que ces wagons sont mis à la disposition des producteurs agricoles de l'Ouest depuis 1972 sans frais d'immobilisations. Si ces wagons sont vendus, les frais seront immédiatement intégrés au plafond de revenus et aux tarifs marchandises.

Nous avons formulé notre proposition précisément parce que nous souhaitons un certain nombre de choses. Nous voulons un entretien amélioré et moins coûteux. Nous voulons que la flotte soit renouvelée en fonction des normes modernes. Et nous voulons que tout cela soit fait sans frais supplémentaires pour les agriculteurs de l'Ouest.

M. Dave Batters: Est-ce que tous ces facteurs ne pourraient pas être pris en compte après un appel d'offres ouvert organisé par le ministre des Transports? M. Lapierre est un personnage de grande valeur. Lui et le cabinet ne pourraient-ils pas évaluer les mérites de toutes les autres propositions?

M. Jim Robbins: Si ces wagons sont vendus, la réglementation sur l'Office des transports du Canada prévoit que ces coûts soient intégrés au plafond de revenu.

M. Jim Gouk: C'est une question de comptabilité.

M. Sinclair Harrison: Dans un système d'aliénation ouvert et sans affectation au grain de l'Ouest, nous pourrions les vendre au plus haut soumissionnaire, optimiser le rendement pour le Canada, et ne plus avoir de parc réservé. Nous en reviendrions à la situation de 1972. J'ose espérer que nous avons appris quelque chose de l'expérience des 30 dernières années—soit que nous avons besoin de wagons pour les céréales, d'un parc bien entretenu, pour déplacer les céréales de Palliser et d'ailleurs vers le port.

• (1720)

M. Dave Batters: Les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta et la Commission canadienne du blé se sont-ils engagés à vous céder leurs wagons pour 1 \$?

M. Sinclair Harrison: Non.

M. Jim Robbins: Non, nous n'avons pas cet engagement de leur part.

M. Dave Batters: Messieurs, la FRCC tente depuis quelque temps d'obtenir ce parc de wagons. C'est un travail long et difficile. Nous en avons discuté en privé. Qui a financé la FRCC pendant tout ce temps?

M. Jim Robbins: Tout d'abord, les membres de la coalition ont financé la FRCC. Elle compte 17 membres et tous ont contribué financièrement, d'une façon ou d'une autre. Nous avons aussi reçu de l'aide du gouvernement de la Saskatchewan. Il s'agit là de prêts. Si nous obtenons bel et bien les parcs de wagons, nous devons les rembourser au moyen de nos activités commerciales. Nous avons aussi obtenu des prêts et une modeste contribution de la Commission canadienne du blé, comme nous l'avons dit plus tôt.

M. Sinclair Harrison: Et de Diversification de l'économie de l'Ouest.

M. Jim Robbins: Oui, le Programme fédéral de diversification de l'économie de l'Ouest nous a aussi prêté de l'argent.

M. Dave Batters: Vous avez évoqué le fait que le gouvernement de la Saskatchewan vous avait beaucoup aidés. La Commission canadienne du blé, la semaine dernière, a donné 25 000 \$ à la FRCC. Ce montant s'ajoute à une contribution antérieure de 85 000 \$, sans compter un prêt de 50 000 \$ qui a déjà été accordé. C'est donc un total de 160 000 \$ provenant de la Commission canadienne du blé, qui sera remboursé si vous parvenez à vos fins.

Je pense toutefois que tout le monde ici aimerait savoir ce qui arrivera si vous n'y parvenez pas. Pourquoi nos producteurs, qui doivent commercialiser leurs grains par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé, seraient-ils tenus de rembourser cet argent? Comment se fait-il que la Commission canadienne du blé

et le gouvernement de la Saskatchewan choisissent et financent leur candidat favori dans cette course?

M. Jim Robbins: Il y a de nombreuses explications à cela. D'abord, si nous y parvenons, bien sûr nous croyons que notre plan et notre proposition présentent des avantages très importants pour les producteurs de l'Ouest du Canada. Bien sûr, c'est l'une des raisons pour lesquelles les organisations nous ont avancé de l'argent, des prêts essentiellement. Elles sont également convaincues que nous travaillons dans l'intérêt de nos membres.

Mais même si nous n'y parvenons pas, la Farmer Rail Car Coalition est le groupe qui pilote ce dossier au Canada. Si la Farmer Rail Car Coalition ne s'était pas engagée dans ce débat et n'avait pas contesté la simple proposition de vendre ces wagons au CN et au CP, ils leur auraient été vendus depuis longtemps. Alors tout au moins, les 3 ou 4 \$ la tonne qu'ont économisés les producteurs canadiens de l'Ouest pendant ces neuf années—parce que la décision a tardé, tout au moins, et que cela représente beaucoup d'argent pour les producteurs canadiens de l'Ouest—, cette économie a été possible grâce aux efforts menés par la Farmer Rail Car Coalition pour éviter la vente de ces wagons au CN et au CP.

M. Bernie Churko: Si je peux me permettre d'ajouter quelque chose de la part de la Saskatchewan, précisément, c'est ce dernier argument que mes ministres invoquent. Une loi a été adoptée—c'est dans les registres—et si leurs wagons avaient été vendus aux chemins de fer, ils auraient reçu un financement de 75¢ la tonne. Depuis l'adoption de cette loi, nous pouvons certainement dire que les producteurs ont économisé plus de 100 millions de dollars parce que cette mesure n'a pas été prise.

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Batters, vous pouvez poser une dernière question.

M. Dave Batters: D'accord, c'est bien.

Diverses organisations, dont plusieurs avaient accordé leur appui à l'origine—la Saskatchewan Canola Growers Association, la Western Canadian Wheat Growers—, ont retiré leur soutien à la Farmer Rail Car Coalition. J'aimerais vous dire pourquoi. Le 1^{er} novembre, j'ai assisté à la réunion à Winnipeg. J'ai entendu dire par certains que votre proposition n'était pas présentée dans une optique commerciale, n'avait aucune incidence sur les échanges. J'aimerais que vous m'expliquiez, dans vos propres mots, pourquoi ces organisations de producteurs qui vous ont appuyés au tout début vous ont depuis laissé tomber.

M. Jim Robbins: Le mieux, monsieur Batters, serait certainement d'inviter ces organisations à comparaître devant le comité pour vous dire ce qu'elles ont fait et pourquoi.

M. Dave Batters: À votre connaissance, pourquoi ont-elles cessé de vous appuyer, sans vous demander bien sûr de parler en leur nom?

M. Jim Robbins: Je ne peux naturellement pas parler en leur nom. Tout ce que je peux dire, c'est que nous avons travaillé d'arrache-pied pour maintenir en place ces organisations. Pour les raisons qui sont les leurs, elles ont décidé de se retirer.

M. Sinclair Harrison: Si la Saskatchewan Canola Growers' Association est partie, comme elle l'a indiqué dans la lettre qu'elle nous a adressée, c'était entre autres choses par frustration. Au bout de huit ans, elle estimait qu'elle avait des tas de choses à régler au sein de l'organisation; elle avait donné pendant huit ans et maintenant, elle voulait passer à autre chose.

Si vous faites des vérifications, vous verrez que la Western Canadian Wheat Growers Association, qui était aussi présente au tout début, a fait faillite et a été démantelée il y a un an environ. De ses cendres est née une autre organisation qui porte le même nom. Quand cela leur convient, ils associent les deux. Mais à d'autres moments, ils disent avoir des politiques distinctes de l'organisation dont ils sont issus.

Cela fait donc leur affaire de dire qu'ils sont comme nous, mais ils sont différents.

• (1725)

Le président: Monsieur Karygiannis, vous avez la parole.

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur Churko, vous avez dit « mes ministres ». Pouvez-vous préciser ce que vous entendez par là, s'il vous plaît?

M. Bernie Churko: Certainement. M. Batters avait posé une question au sujet du gouvernement de la Saskatchewan. Je pense avoir mentionné, quand je me suis présenté, que je travaille pour le gouvernement de la Saskatchewan. Nous possédons 1 000 wagons et je gère ce parc au nom du gouvernement. La question avait trait au gouvernement de la Saskatchewan, et j'ai tâché d'y répondre.

L'hon. Jim Karygiannis: Veuillez m'excuser, j'ai une précision à demander à M. Gallaway. C'est nous qui avons invité ces messieurs?

Le président: On leur a demandé de comparaître, effectivement.

L'hon. Jim Karygiannis: Nous payons leurs frais de déplacement.

Le président: Vous savez très bien, monsieur Karygiannis, que nous payons les frais de comparution de deux témoins. C'est ce que nous faisons pour tous les groupes. Tous les comités le font au besoin.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci. C'est clair.

Monsieur Robbins, vous voulez acheter les wagons-trémies à un dollar pièce.

M. Jim Robbins: Non, nous voulons acheter les wagons-trémies pour un montant nominal.

L'hon. Jim Karygiannis: Pour combien alors?

M. Jim Robbins: Nous avons suggéré un dollar.

L'hon. Jim Karygiannis: Pardon, un wagon-trémie pour un dollar?

M. Jim Robbins: Oui, mais est-ce que je pourrais m'expliquer un peu?

Le Canadien Pacifique propose le maintien du statu quo, que les wagons lui soient loués gratuitement tant qu'ils seront utilisables. À la fin de cette période de 50 ans—la plupart de ces wagons serviront pendant 50 ans—, le Canadien Pacifique les aura exploités sans payer de coûts d'immobilisations, si c'est l'option retenue. Jusqu'à maintenant, cela fait plus de 30 ans que le Canadien Pacifique exploite ces wagons sans payer de coûts d'immobilisations.

Que le CP les exploite sans payer de coûts d'immobilisations ou que nous les exploitions sans payer de coûts d'immobilisations, cela ne fait pas une grande différence. La seule différence, je dirais, c'est que selon notre proposition, nous pensons être en mesure de mieux assurer l'entretien. Nous pouvons garantir plus rapidement et complètement le remplacement de ce parc.

L'hon. Jim Karygiannis: Pourquoi continueriez-vous de vous occuper...

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Karygiannis. M. Harrison voulait ajouter quelque chose.

M. Sinclair Harrison: Rappelez-vous qu'en 1995, on n'a pas voulu se défaire que de wagons, mais aussi de ports et d'aéroports. Le ministre de l'époque disait que nous nous retirions de l'infrastructure du transport. Les dossiers d'alors vous montreront que de nombreux ports ont été cédés aux autorités portuaires pour un prix nominal. Cela a aussi été le cas pour plusieurs aéroports. Beaucoup ont été vendus...

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur Sinclair, je peux vous raconter des histoires désolantes sur ce qui s'est passé dans le cas de certains de ces aéroports et sur la façon dont on a traité les gens qui y travaillaient. Mais laissons cela de côté, puisque nous en aurions pour des heures.

Cependant, permettez-moi de vous reposer la question. Vous comparez ici, vous réclamez activement qu'on vous vende ces wagons-trémies pour un dollar, ou quelque montant que ce soit, et vous recevez des fonds des uns et des autres, pourtant vous n'avez pas exercé d'activité de lobbying auprès du gouvernement de la Saskatchewan, vous ne l'avez pas approché, vous ne lui avez même pas demandé, sauf erreur—et reprenez-moi si je me trompe—d'inclure ses wagons-trémies dans votre parc.

M. Jim Robbins: Nous avons parlé aux représentants du gouvernement de la Saskatchewan au sujet de l'inclusion de ces wagons-trémies. Nous avons aussi parlé aux représentants du gouvernement de l'Alberta. Ce dernier n'est pas disposé à le faire. Il nous l'a dit d'entrée de jeu.

L'hon. Jim Karygiannis: Pourquoi?

M. Jim Robbins: Le gouvernement de la Saskatchewan est disposé à discuter avec nous de la cession de son parc.

L'hon. Jim Karygiannis: Et pourquoi pas l'Alberta?

M. Jim Robbins: C'est au gouvernement de cette province qu'il faudrait poser la question.

L'hon. Jim Karygiannis: Quelles raisons vous a-t-il données? Vous devez avoir eu des échanges de correspondance.

M. Jim Robbins: On nous a simplement dit qu'on préférerait vendre les wagons.

L'hon. Jim Karygiannis: Avez-vous échangé de la correspondance?

M. Jim Robbins: Avec l'Alberta?

L'hon. Jim Karygiannis: Oui.

M. Jim Robbins: Oui, nous avons rencontré des représentants du gouvernement albertain.

L'hon. Jim Karygiannis: Avez-vous des lettres, des réponses écrites, des procès-verbaux?

M. Sinclair Harrison: Eh bien, je peux vous donner les dates où nous avons rencontré de hauts fonctionnaires.

L'hon. Jim Karygiannis: Avez-vous les procès-verbaux des réunions?

M. Jim Robbins: Non, on ne dressait pas de procès-verbal de ces réunions. Il s'agissait de réunions avec des représentants du gouvernement.

L'hon. Jim Karygiannis: Je vous remercie.

Le président: Madame Desjarlais, nous...

Non, veuillez m'excuser.

[Français]

Monsieur Carrier, vous n'avez pas de question?

• (1730)

M. Robert Carrier: Non.

[Traduction]

Le président: M. Batter, puis Mme Desjarlais pour terminer.

M. Dave Batters: J'aurais quelques autres questions à poser rapidement, monsieur le président.

Messieurs, si la FRCC parvient à obtenir le parc de wagons-trémies, les vaillants travailleurs qualifiés des cours de triage au Canada—des gens comme ceux qui travaillent à la gare de triage du CP Rail à Moose Jaw—seront aux aguets pour voir qui obtiendra les contrats d'entretien pour ces wagons.

Pouvez-vous nous dire, pouvez-vous vraiment garantir au comité, que mis à part les accidents mécaniques qui peuvent survenir, selon le cas, presque tout le travail d'entretien du parc de wagons-trémies sera effectué au Canada?

M. Jim Robbins: Mais bien sûr, nous pouvons vous en donner l'assurance absolue.

M. Dave Batters: Je vous remercie.

Ma seconde question...

M. Sinclair Harrison: Et il y aura des appels d'offres. Tout le travail sera accordé par appel d'offres.

M. Dave Batters: C'est parfait.

Messieurs, qu'est-ce qui ne va pas? Pourquoi ne pas tout simplement abaisser...? L'OTC est en train de mener une étude pour déterminer quels sont véritablement les coûts d'entretien de ces wagons. Quand nous connaîtrons ce montant, nous pourrions juger de la faisabilité de votre plan. Nous saurons aussi, par exemple, que si c'est 1 500 \$ le wagon, les producteurs auront payé beaucoup trop pour le transport pendant je ne sais combien d'années. Une fois que nous aurons ce renseignement—et supposons qu'il s'agit de 1 500 \$ ou plutôt de 2 000 \$—, pourquoi ne pas simplement abaisser le taux plafond pour tenir compte d'un montant ajusté inférieur pour l'entretien et garder en réserve l'argent épargné en vue de remplacer les wagons?

Au fond, ce que je veux dire, en maintenant le statu quo, pourquoi ne pas faire cela—prendre le taux ajusté, le réduire de ce montant et mettre l'argent de côté pour pouvoir remplacer les wagons?

M. Jim Robbins: Voilà, essentiellement, notre idée.

M. Dave Batters: Mais pourquoi vous vendre les wagons-trémies un dollar, pour un prix nominal, pour que vous les gériez? Je sais que vous avez beaucoup travaillé pour défendre cette idée, et il faut vous féliciter pour ce que vous avez fait, mais c'est un changement radical—un changement, tout au moins—par rapport à ce qui se fait maintenant. En quoi cela poserait-il un problème que de maintenir le statu quo et d'abaisser le taux plafond, de réserver l'argent en vue du remplacement des wagons?

M. Jim Robbins: Le maintien du statu quo présente des difficultés, et vous venez du reste d'en mentionner plusieurs. Il y a notamment le fait qu'aucune somme n'est réservée pour le remplacement des wagons, sans compter que l'entretien coûte trop cher et que selon moi, certains aspects de l'entretien sont négligés.

Si nous essayons de concevoir un mécanisme pour y remédier... nous l'avons quant à nous trouvé. La loi qui régit le transport des céréales ne permet pas de recouvrement de productivité. Quand nous parlons de la part des frais d'entretien qui est intégrée dans le taux

plafond, il faut bien dire que ce qui est inclus dans le taux plafond date de l'examen des coûts de 1992, moyennant un indice d'inflation qui y est ajouté d'année en année. Je pense qu'en réalité, on inclut une certaine part pour la productivité, quoi qu'il y ait lieu de se demander pourquoi ils l'auraient fait, étant donné que pour l'instant, il n'y a aucun recouvrement de productivité inclus dans le taux plafond.

Il n'y a donc là aucun mécanisme. Si les wagons-trémies nous sont cédés et que nous prenons en main la gestion de l'entretien, il est bien clair, alors, que l'entretien ne dépend plus du taux plafond. Ce n'est donc plus un coût que doivent payer les chemins de fer. Ainsi, il existe là un mécanisme pour retirer l'entretien aux chemins de fer et en déterminer le prix de façon appropriée selon une norme moderne. Et de un.

En ce qui concerne la mise de côté de fonds en vue du remplacement de ces wagons, à ma connaissance l'OTC n'a aucun mécanisme qui le permette. Je n'en vois pas. Alors qu'avec le mécanisme que nous proposons, ce serait possible.

M. Dave Batters: Je tiens à vous remercier, messieurs, d'être venus comparaître devant ce comité.

Je persiste à croire... Vous avez beaucoup travaillé pour dresser ce plan. Si c'est effectivement le meilleur possible, cela ressortira après un examen attentif de tous les plans à la suite d'un processus d'appel d'offres transparent et ouvert. C'est ce que je pense.

Le président: Madame Desjarlais, nous devons maintenant faire très vite.

Mme Bev Desjarlais: Merci. Je vais me dépêcher. Je veux simplement m'assurer d'avoir bien compris.

Vers 1972, le gouvernement du Canada, parce qu'il n'y avait pas suffisamment de wagons-trémies pour transporter le blé de l'Ouest, a fait en sorte que 13 000 wagons-trémies soient loués gratuitement à des sociétés ferroviaires pour desservir les producteurs de l'Ouest, n'est-ce pas?

M. Jim Robbins: C'est exact.

Mme Bev Desjarlais: Et ce que vous voulez faire maintenant, c'est mettre en place un meilleur programme d'entretien et de gestion pour ces wagons pour vous assurer qu'ils puissent être améliorés dans l'intérêt des producteurs de l'Ouest.

M. Jim Robbins: Oui.

Mme Bev Desjarlais: Pourquoi m'opposerais-je à ce que des producteurs de l'Ouest paient davantage pour des wagons s'ils obtiennent ainsi de meilleurs services à moindre coût.

M. Sinclair Harrison: Le calcul est bien simple: tout dollar additionnel que nous payons par dollar va directement au tarif marchandises. Les chemins de fer disent: «Nous allons payer pleinement la valeur marchande, 200 millions de dollars, 300 millions de dollars». Ce n'est pas eux qui paient; cela va directement au tarif marchandises.

Quant à savoir, comme vous le demandez, si nous allons les obtenir pour un dollar... si nous les obtenons à ce prix, ce sera à l'avantage des producteurs. Si nous devons payer 100 millions de dollars, ce ne sont pas les chemins de fer qui en bénéficieront; les 100 millions de dollars seront payés par les producteurs. C'est un calcul bien simple.

• (1735)

Mme Bev Desjarlais: C'est bien.

M. Sinclair Harrison: C'est aussi simple que cela.

Le président: Nous vous remercions beaucoup. Je pense que nous avons bien examiné la question du paiement d'un montant de un dollar ou d'une cession moyennant contrepartie valable, pour ainsi dire. Nous avons aussi, il me semble, appris ce que signifiait le mot «imminent» à Ottawa.

Nous vous remercions beaucoup d'être venus, messieurs Churko, Robbins and Harrison, et d'avoir ainsi effectué votre 26^e visite à Ottawa. Merci encore.

M. Sinclair Harrison: C'est un endroit formidable, mais... le temps pour décider.

M. Jim Robbins: L'un des avantages de ces 26 visites pour M. Harrison, c'est qu'il a ainsi pu découvrir le Musée des Beaux Arts du Canada.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Mesdames et messieurs, merci.

J'aimerais maintenant aborder deux ou trois questions d'ordre général. Pour ce qui est de la question des agents de bord, les documents sont disponibles et traduits. Si vous avez l'intention de les examiner, veuillez en informer le greffier, étant donné que nous avons réservé une salle à cette fin et qu'elle restera vide si personne ne vient.

Deuxièmement, mercredi, nous allons entamer l'étude d'un rapport sur la question des wagons-trémies. Cela ne devrait pas nous occuper pendant toute la séance prévue. Nous allons aussi discuter de questions courantes concernant les déplacements au sujet de notre étude sur les aéroports. Je dois aussi vous dire que dans une semaine exactement le ministère comparaitra pour une séance d'information afin de lancer l'étude sur les aéroports.

Je vous remercie.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.